

PROCÈS DU DÉRAILLEMENT DE BRÉTIGNY SUR ORGE
du 25 avril au 17 juin 2022

Tribunal correctionnel d'Évry
Compte rendu des audiences

En raison de l'intérêt des débats pour les victimes et le public, la FENVAC et l'EDVCB proposent un compte rendu hebdomadaire de l'audience afin de connaître la teneur du procès.

Ce compte rendu est élaboré à partir des notes prises en direct lors des audiences.

Eu égard au débit de parole, la prise de notes ne saurait refléter l'intégralité des propos.

Seul le prononcé fait foi.

Audience du 25 avril 2022

Audience d'ouverture, 25 avril 2022 à 13H30

Audience publique
médiatisée : BFMTV/ RMC/ M6 et autres

DESCRIPTION

Deux salles sont mises à disposition pour le procès dont la salle des assises et la salle pénale n°1 où se tient la retransmission.

OUVERTURE DE L'AUDIENCE

Installation de Mme la Présidente d'audience et des trois juges assesseurs.
Le port du masque est recommandé, mais le retrait du masque est souhaité lors du passage à la barre.

Cette organisation nécessite la responsabilité de tous.

P : Le tribunal est saisi par l'ordonnance de renvoi délivrée par les juges d'instructions. L'audience de mise en état pénale qui s'est tenue le 14 février 2022, nous a permis d'évoquer un certain nombre de points. On rappelle que le tribunal est un lieu ouvert comme une salle d'audience, mais une salle d'audience n'est ni une salle de réunion, ni une salle publique. Une salle d'audience est réservée à l'acte de juger qui exige du calme, le respect et l'écoute. Afin de concilier ces deux impératifs, l'accueil du public et le déroulement du procès par le TJ d'Évry, des travaux spécifiques ont dû être effectués notamment dans cette salle des assises pour assurer une retransmission dans la seconde salle dite "pénale n°1" qui devient par ce fait une salle d'audience soumise aux mêmes exigences que la salle principale et donc au pouvoir du président d'audience prévu par **l'article 401 du Code de Procédure Pénale**. Cette adaptation est exceptionnelle et a nécessité de nombreux efforts. Son coût s'élève à plus de **800 K€**, financé par la justice. Cette réorganisation ne doit entraîner ni perturbation, ni incident. C'est un appel à la responsabilité de tous. Quoiqu'il en soit, le procès se tiendra et ce n'est l'intérêt pour personne que les audiences finissent à des heures tardives à cause d'éventuelles suspensions. Je remercie celles et ceux qui contribuent à ce que cela se passe au mieux.

Nous allons passer à la lecture des préventions et à la mise en état de l'affaire avec ses aspects pratiques. Cette mise en état se déroule en trois temps : l'appel des prévenus et de leurs conseils, la lecture des préventions, l'appel des **435 victimes et des 9 personnes morales** qui se sont constituées parties civiles, l'appel des experts, l'appel des témoins et puis le partage d'informations.

SUR L'APPEL DES PRÉVENUS :

1) Monsieur **Laurent W (LW)**, né le 23 août 1989, résidant dans la région Lyonnaise, Dirigeant de Proximité de la SNCF en charge du site de Brétigny au moment de l'accident, marié, père de 3 enfants âgés de 4 ans et demi, 2 ans et demi et 1 mois, actuellement chef de projet pour TSO CATÉNAIRE (entreprise ferroviaire) assisté de **Mes V (VT) et B (BR)**.

2) **RFF devenu SNCF Réseau**, personne morale représentée par **Monsieur M (MT)**, assisté de **Me L (LY)**.

3) La **SNCF** devenue **SNCF Mobilités** puis **SA Société nationale SNC**, personne morale représentée par **Monsieur A (AE)**, assisté par son avocat, **Me M (MY)** et son collaborateur **Me L G (LGE)**

RAPPEL DES DROITS DES PRÉVENUS :

P : vous avez droit au silence, droit à répondre aux questions et à faire des déclarations spontanées. Autres droits plus informels : le droit d'assister à toutes les audiences, le droit de prendre des notes, le droit de prendre la parole, le droit d'apporter des pièces au débat mais cela doit se faire dans la transparence et le droit de réfléchir aux explications que vous aurez à donner au tribunal.

A la fin de l'audience, les prévenus ont toujours la parole en dernier, c'est ce que prévoit la loi. A ce moment, plus aucune question n'a le droit d'être posée.

LW a l'obligation de fournir les justificatifs de ses ressources et de ses charges.

CONCERNANT LES PARTIES CIVILES

Les parties civiles ont dû recevoir un *vade-mecum* qui représente le déroulement de l'affaire, et qui vous rappelle vos droits. L'association d'aide aux victimes rattachée au tribunal, **MEDIAVIPP'91**, est présente pendant toute la durée du procès. C'est Mme le Procureur de la République qui a souhaité que cette association soit présente tout au long du procès pour vous accompagner.

La parole est donnée à la présidente de l'association **Mme F.H** : *"A la demande du chef de juridiction, nous prendrons part au procès. Nous sommes une équipe disponible durant tout le procès. Notre équipe de psychologues est également à votre disposition pour vous recevoir"*.

S'AGISSANT DES PRÉVENTIONS

P : Elles concernent un total de 435 personnes. Les noms des victimes seront prononcés par ordre alphabétique pour chacune des 4 préventions. Lorsque vous entendrez votre nom, merci de vous rapprocher de la barre du tribunal, que vous soyez dans cette salle ou celle de retransmission, en compagnie de votre avocat si vous le souhaitez. Si la victime appelée n'est pas présente, le tribunal souhaite que le conseil de cette victime se lève et rappelle son nom pour qu'il y ait une vérification pour les notes d'audience. Pour les personnes décédées, ce sont les proches et les ayants-droits qui devront s'approcher de la barre s'ils le souhaitent. Une fois à la barre, trois questions vous seront posées : **est-ce que vous vous êtes déjà constitué partie civile ou est-ce que vous souhaitez le faire ? Est-ce que vous êtes assisté d'un avocat, si oui lequel ? Est-ce que vous souhaitez être entendu par le tribunal ?** (En principe à partir de mardi 31 mai 2022). Si vous n'avez pas encore réfléchi à la question, c'est votre droit, il conviendra simplement d'indiquer à Monsieur le Greffier dans le déroulé du débat que vous souhaitez être entendu pour que l'on puisse vous ajouter.

Pour des questions de fluidité, la liste des personnes mentionnées dans les préventions a été affichée.

LECTURE DES PRÉVENTIONS

La SA Société nationale SNCF, venant aux droits de la **SNCF**.

La SA SNCF Réseau, venant aux droits de **RFF**

LW

Sont tous les trois prévenus d'avoir, **le 12 juillet 2013 à Brétigny-sur-Orge**, en tout cas sur le territoire national et depuis un temps non prescrit :

1) **Involontairement causé la mort de :**

- **B Morgane** ; la famille B s'est constituée partie civile, assistée de **Me D**.
- **B Brandon**, les ayants droits dont Jordan B , Mickael B , Jolly B , Aimé B , etc.), assistés de **Me BURMAN**, se sont constitués parties civiles. Certains souhaitent être entendus.
- **C Vincent**, les ayants droits, Stephen C et sa mère, assistés de Me G, se sont constitués constitution partie civile, ils souhaitent être entendus (sous réserve de l'état de santé de la mère).
- **G Jean-Daniel**, ses ayants droits, Mme Suzanne G (MALAN) représentante de ses 4 enfants dont Michel, David, Marc-Daniel et Jean-Emile, ainsi que sa fille, assistée de leur avocat. Elle souhaite être entendue et un interprète sera présent en cas de besoin.
- **F Marc et Geneviève (G)**, les ayants droits dont les enfants: Michel G (absent), Thierry G , Martine G (absente), Les petits enfants ; Alexander F, Sabine G , Adrien G , Caroline G (absente), les belles-filles : Christiane G (R) et Françoise G (R) , tous représentés par **Me C**, se maintiennent parties civiles. M. Thierry G sera entendu et prendra la parole d'une part, en tant que Président de l'association Entraide et Défense des Victimes de la Catastrophe de Brétigny « **EDVCB** » le 27 avril et d'autre part, au titre de son préjudice personnel le 31 mai.
- **J Régine**, les ayants droits, Géraldine J (absente), Florence J (la fille), assistée de Me THIBAUT DE M, Thomas et Clara M, assisté respectivement par son avocat, René R représenté par **Me C**, se constituent partie civile.

Le délit prévu et réprimé par les articles [226 -1](#), [221-7](#), [221-8](#). [221-10](#) du code pénal :

Pour ce délit d'homicide involontaire, **LW** encourt une peine de 3 ans d'emprisonnement et de 45 K€ d'amende, portée au quintuple pour les personnes morales, à savoir 225 K€ d'amende.

D'avoir dans les mêmes circonstances :

2) **Involontairement causé des blessures ayant entraîné une ITT supérieure à 3 mois** au préjudice notamment de :

A FA. ce, B Céline, B Myriam, CHAMPCOOM, etc.

1) LA FAMILLE A FA.

2) LA FAMILLE B.

P : Ces victimes sont - elles présentes ?

PC : Oui,

P : Dans ce cas, ces personnes sont priées de s'approcher bien qu'étant dans la salle de diffusion. Merci madame d'être venu jusqu'à nous. Vous êtes Madame **D-G**. Vous constituez-vous partie civile ?

PC : Oui

P : Souhaitez-vous être entendue ?

PC : Non

P : Merci madame d'être venue. Les autres victimes étant absentes, elles seront néanmoins représentées par leurs avocats.

Pour ce délit, **LW** encourt une peine de **2 ans de prison et de 15 K€**

3) Involontairement causé des préjudices ayant entraîné une ITT inférieure ou égale à 3 mois au préjudice de :

La majorité des victimes de cette liste n'était pas présente. En revanche, leurs conseils étaient présents notamment **Me CHABERT(CT), Me CLERC (CC) Me C (CA), Me FENARD (FD)**, etc.,

1) FAMILLE A

P : Y-a-t-il des victimes dans la salle de retransmission ?

APC : Oui

P : Vous êtes Madame Mathilde A

PC : Oui,

P : Réitérez-vous votre volonté de vous constituer partie civile ?

PC : Oui, je suis assistée de ma mère et de mon avocat.

P : Vous êtes majeur aujourd'hui?

PC : Oui,

P : Vous serez entendu à priori le **01 juin 2022**.

Monsieur Philippe G résidant à Limoges, Monsieur Jean-Luc M, Mme Nathalie M, Monsieur N, etc., étaient présents.

Pour cette contravention, **LW** encourt une amende de **1,5 K€** et pour les personnes morales le **quintuple à savoir 7,5 K€ d'amende**.

4) Involontairement causé des blessures n'ayant pas entraîné une ITT notamment au préjudice de (voir la liste victimes)

P : Ces victimes sont - elles présentes ?

Avocat de partie civile (APC) : Non, pas toutes à priori sauf, Mme C désormais mariée, se constituant partie civile, défendue par **Me V (VR)** (on a demandé à vérifier si elle est informée de cette représentation); Elle se réserve le droit d'être entendue.

Mme D Séverine désormais remariée désormais appelée T Séverine (pas encore partie civile mais se réserve le droit de l'être), ne souhaite pas être entendue.

Mme Salimata S, était présente, se réserve le droit d'être entendue.

M. H David, était présent, souhaite se constituer partie civile.

Mlle Laetitia M et sa mère étaient présentes se réservent le droit de se constituer partie civile (représentée par Me CA).

M. Daniel P ne souhaite pas se constituer partie civile.

Mme S Corinne, ne se constitue pas partie civile, mais s'en réserve le droit.

P : Tant que Monsieur le Procureur n'a pas encore formulé son réquisitoire, la constitution de partie civile reste possible.

Mme T Ludivine se réserve le droit de se constituer partie civile, souhaite être entendue par le tribunal.
Mme V Sandrine était présente, se réserve le droit de se constituer partie civile, ne souhaite pas être entendue.

Toutefois, les conseils de ces victimes sont bien présents dont Me BR, Me CA, Me CC, Me VA (VT), etc.

A noter que certaines victimes notamment la famille P s'est désistée.

P : Je termine la lecture de la prévention car c'est la prévention qui saisit le tribunal. Concrètement il est reproché aux prévenus :

S'agissant de SA SNCF Réseau, venant aux droits de RFF et de SA Société Nationale SNCF, venant aux droits de SNCF :

Responsables pénalement, selon les distinctions des articles [121-4](#) à [121-7](#) du code pénal, des fautes commises détaillées dans l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel en date du **12 juin 2020**, pour leur compte, par leurs organes ou représentants qui par leur inaction ou les choix techniques ou économiques qu'ils ont pu faire, ont notamment :

- Conduit à l'absence de renouvellement anticipé de la **TJD 6/9** du secteur de Brétigny alors qu'ils ne pouvaient ignorer les risques engendrés par les défauts récurrents relevés et dont ils avaient été informés.
- Conduit à l'insuffisance des effectifs. de leur encadrement et de leur compétence.
- Conduit à la suppression des interceptions de jour
- Conduit à l'absence de limitation permanente de vitesse sur la **TJD 6/9** du secteur de Brétigny sur Orge.

S'agissant de SA Société Nationale SNCF venant aux droits de SNCF:

Responsable pénalement, selon les distinctions des articles [121-4](#) à [121-7](#) du code pénal des fautes commises, détaillées dans l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel en date du **12 juin 2020**, pour son compte par ses organes ou représentants qui, notamment,

Ont été défaillants dans l'organisation et le contrôle des opérations de maintenance :

- En diffusant des référentiels de maintenance volumineux, surabondants, parfois inadaptés, voire contradictoires et contre productifs ;
- En organisant un contrôle documentaire peu pertinent en raison d'une traçabilité insuffisante des opérations de maintenance (veilles techniques se limitant au contrôle documentaire, fiches de contrôles de Famille A et de Famille B incomplètes comptes rendus de tournées de surveillance peu fiables).

• Ont été défaillants dans la réalisation des opérations de maintenance :

- En ne traitant pas de manière adaptée les défauts de géométrie récurrents ;
- En n'exécutant pas correctement les contrôles de familles A et de Famille B ;
- En privilégiant un contrôle documentaire et négligeant un contrôle sur le vif ;
- En effectuant des surveillances des voies sans annonceur.

• Ont été défaillants dans le suivi des cœurs avariés :

- En accordant une attention insuffisante aux anomalies affectant la boulonnerie ;
- En effectuant un suivi des cœurs avariés sans démontage des abouts ;
- En ne respectant pas les échéances du suivi des cœurs ;
- En utilisant incorrectement le logiciel DEFCEUR ;
- En ne veillant pas à une traçabilité suffisante des contrôles des cœurs.

Ce sont les 15 fautes reprochées à la SNCF

S'agissant de LW en ayant commis une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer, notamment en effectuant la tournée du 4 juillet 2013 sans annonceur, dans des conditions non conformes aux préconisations et avec un niveau de diligence et d'attention manifestement insuffisant.

Faits retenus et qualifiés par le premier vice-président chargé de l'instruction dans son ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel en date du **12 juin 2020**.

S'AGISSANT DES 9 PARTIES CIVILES PERSONNES MORALES

- L'association Force Ouvrière Consommateurs, L'**AFOC** ;
- L'association **EDVCB**, représentée par M. Thierry G , assistée par Me C ;
- La FENVAC, représentée par Mme Marie-Claude DESJEUX, assistée par Me C et ME F ;
- L'association de Bruno **G** ;
- La Fédération du syndicat **SUD-RAIL** ;
- La Fédération Nationale **CGT** travailleurs, trains, techniciens des Chemins de Fer Français ;
- L'Union fédérale **CRBT** cheminots, partie civile, représentée par Me L (LE);
- **URSA FERROVIAIRE**, se maintient partie civile, souhaite être entendue le 1er juin assisté par Me B (BI);
- **SNCF RÉGION PARIS RIVE GAUCHE**, représentée par Didier L, ex-SG de l'organisme supprimé par la loi. Agit en son nom personnel, souhaite se maintenir partie civile, se réserve le droit d'être entendu.

LES ÉLÉMENTS DES CALENDRIERS

P : S'agissant des calendriers, **39 parties civiles** se sont manifestées pour être entendues par le tribunal ; un calendrier prévisionnel a été établi tenant compte de leur souhait. Pour l'instant on est à **13 auditions par jour**, la présence des personnes concernées est souhaitée dès le matin de la journée d'audition pour assurer à tous une certaine souplesse et une continuité. Il y a un ordre de passage qui est établi mais il y a la possibilité d'y déroger. Il faut en parler à son avocat qui va se rapprocher de M. le Greffier. **(La liste a été envoyé aux avocats)**

Les parties civiles, témoins ainsi que les experts doivent badger obligatoirement chaque jour à l'arrivée et au départ définitif du palais l'après-midi ou le soir, mais pas quand vous partez déjeuner. C'est la seule condition pour pouvoir bénéficier du remboursement de vos frais d'hébergement et de restauration. Il faut aussi passer par la table des huissiers pour vérifier que vous êtes bien présents dans la salle, victimes ou parties civiles, tout le monde.

S'AGISSANT DES ES EXPERTS

Ils sont au **nombre de 4**.

P : Bonjour Messieurs, le tribunal avait rencontré certains d'entre vous le 14/02 sauf M.
A. Vous avez entendu comment va se passer la procédure ?

Le 14 avril, vous avez reçu un courriel vous indiquant vos jours d'audition à tous les 4 :

- M. A. le mardi 3 mai, et vous M. P., M. B et M.E, vous avez à priori 3 jours, le mercredi, jeudi et vendredi, 4 ,5, et 6. Toujours à 9h30 précise.

Est-ce que vous avez aujourd'hui des informations à donner au tribunal ? Pour les scellés est-ce que vous avez des besoins ?

E : Non.

P : Si jamais vous changez d'avis, on ajoutera. Aussi important, vérifier auprès de M. le Greffier qu'on a bien vos coordonnées téléphoniques et mails, parce que si jamais on décale pour une audience pour un quelconque problème vous serez informés.

LES TÉMOINS

P : **Les 25 témoins** annoncés, si vous voulez bien vous approcher de la barre. Vous avez été cités au nombre de **13**, **12** autres ont été ajoutés. On va faire l'appel pour vérifier si vous êtes présent.

- M. **R. A.**, cité par le Procureur de la République
 - M. **C. A.**, (absent), mais a envoyé un mail : “ *Madame la Présidente, dans le cadre de l'affaire citée en référence, j'ai pris connaissance du calendrier prévisionnel des audiences que vous avez bien voulu fixer. Je prends note que les 4, 5 et 6 je serai entendu comme témoin y compris par les conseils de certaines parties civiles qui m'ont adressé par huissier une citation à témoin. Bien évidemment, je serai présent à ces dates d'audience pour être entendu* ” .
- Il habite à DORDOGNE et a été cité par Me CA ;

(Un avocat de la Défense a souhaité que l'intervention des experts surviennent après Monsieur A. en ce qui concerne les aspects techniques);

- M. **J-L. L. B.** (absent ce jour - a précisé dans un courriel son absence ce jour pour des raisons professionnelles, mais sa présence pour les jours où il est cité, aux prochaines audiences)
- M. **C. B.**, cité par les parties civiles récemment mais dans les délais (sera probablement entendu le 28 avril)
- M. **H. C.**
- M. **B. C.** (absent), Me CA a expliqué qu'il n'a pas réussi à entrer en contact avec lui, ainsi que les huissiers.
- M. **A. D.**
- M. **S.** (absent, ne s'est pas manifesté, citation déposée le 11 avril. Me CA a exigé sa présence. Malentendu concernant l'adresse.)
- M. **R. G.**
- M. **R. G.** (même initiale mais autre personne)
- Mme **S. G.** anciennement épouse de M. **LO**
- M. **T. E.**
- M. **F. M.**, cité par les parties civiles
- M. **S. P.**
- M. **C. M**
- M. **G. P.** (Absent, actuellement à l'étranger mais se tient à disposition du tribunal pour être convoqué)
- M. **R. C.**, cité par les parties civiles
- M. **N. S.**, cité par la fédération CGT et la fédération SUD RAIL (les copies des citations n'ont pas été transmises à la défense)
- M. **T. T.**, cité par Monsieur le Procureur de la République
- M. **R. T.**, cité récemment par la partie civile
- M. **J. V.**, enquêteur de Versailles étant absent, il a indiqué être à la disposition du tribunal.
- M. **F. L.**, cité par les parties civiles.

RAPPEL DES DROITS DES TÉMOINS par Mme la Présidente du tribunal

P : Le tribunal sait que vous attendez avec impatience voire inquiétude vos auditions. Mais vous devez savoir plusieurs choses, vous êtes en effectif assez nombreux. La difficulté c'est que certains d'entre vous, à priori une dizaine, seront amenés à répondre à des questions portant sur des sujets qui sont assez techniques à savoir : les tournées de surveillance, la boulonnerie, etc. Donc, on ne peut pas évoquer tous les sujets en même temps. Donc parmi vous, il y en a certains qui ne viendront qu'un seul jour, d'autres sur plusieurs jours. Il y a un calendrier qui vous sera remis avec vos noms et vos dates de passage. Nous devons gérer cela avec les trois acteurs du procès qui voudront sans doute vous entendre à savoir : Monsieur le Procureur, les parties civiles et la défense. Nous espérons que le calendrier prévisionnel conviendra à tous. Il est à noter que les dates indiquées peuvent varier selon les circonstances (notamment l'état de santé et autre). Vos frais de déplacement sont pris en charge par l'État uniquement pour les témoins cités par le Procureur de la République (10 personnes).

SUR LE FOND de la déposition,

1° vous avez prêté serment de dire toute la vérité. Dans ce dossier, le délit de faux témoignage est puni selon l'article 434-3 du Code pénal d'une peine de 5 ans d'emprisonnement et de 75 K€ d'amende ;

2° La procédure prévoit que l'audition d'un témoin commence par une déposition orale, c'est-à-dire sans question de la part du tribunal. Lorsque vous aurez fini, alors, le tribunal pourra vous interroger. C'est seulement à la fin de cela que vous pourrez vous retirer. Dans cette optique, il faudra réfléchir sur les raisons pour lesquelles vous comparez devant le tribunal, il faut réfléchir à ce que vous allez dire car aucune question ne vous sera posée au début, principalement pour ceux qui viendront seulement une seule fois.

Pour ceux d'entre vous qui seront entendus plusieurs fois, vous direz tout ce qui vous plaira. Pour autant, un thème vous sera soumis selon l'intérêt. Le dernier jour, si vous souhaitez ajouter quelque chose, ce sera le moment de le faire. Vous serez reçus par Monsieur l'huissier, vous serez ensuite conduits à la salle des témoins. Vous attendrez que l'on vous appelle ; vous ne devrez pas rester dans la salle. A cet égard, soit vous retournez dans la salle, soit, vous sortez définitivement du tribunal. Il est strictement interdit de discuter entre vous. Il y aura deux salles de témoins. Enfin, vous êtes priés d'arriver dès 9h30. Si l'un d'entre vous s'avère être absent, alors, nous tenterons de nous adapter. Vous n'avez pas le droit de rentrer en possession de document sous réserve dans cette hypothèse, d'obtenir une autorisation du Président. Il faudra alors laisser l'exemplaire du dossier à disposition du tribunal.

RAPPEL CALENDRIER DES TÉMOINS

09/05 : M. G. / M. T.

12/05: M. S.

16/05: M. C. / M. P. / M. A. / M. D. / M.G.

17/05: M. L. / M. G. / M. P. / M. T. / M. P.

18/05: M. A. / M. C. / M. G. / Mme G (ex-L).

19/05: M. A. / M. G. / Mme G (ex-L)/ M. C.

23/05: M. L. / M. A. / M. R.

24/05: M. C. / M. G. / M. P. / M. P. / M. H.

25/05: M. T./ M. L. / M. H.

30/05: M. C. / M. F. / M. P. / M. P./ M. T.

NB: Il n'y a pas d'audience le lundi 2 mai.

INFORMATIONS PRATIQUES:

1° Ponctualité: Le procès débute à 9h30 avec une pause de 1h30. Suspension d'audience possible (30 minutes) selon les besoins.

2° Prise de parole et caméra: parler devant le micro dont la gestion dépend de Mme la Présidente. Il faut répondre aux avocats, en regardant la Présidente. La deuxième salle n'enregistre pas.

3° Téléphone interdit, doit être éteint

4° Wifi public

(Les témoins sortent de la salle).

P : Avez-vous des observations sur le planning ?

Me VT: Oui, sera-t-il mis à disposition par courriel après actualisation ?

P : Une telle possibilité est envisageable.

CONCERNANT LES CONCLUSIONS

P : A ce jour, je n'ai reçu aucun document intitulé "exception" sauf le projet de conclusions de **Me G** (GZ) sur une requalification criminelle. Cette demande n'est pas une exception mais une demande au fond. En ce qui concerne les conclusions, les envois effectués par courriel, n'ont aucune valeur juridique. Il faudra de ce fait les régulariser auprès de Monsieur le Greffier, avec les pièces.

Avant la lecture du rapport par la Présidente, il y a une suspension d'audience avec une reprise à 17H40.

La Présidente va procéder à la lecture du rapport

P : l'âme du rail, la boucle du cœur, le cœur de traversé, la danse, la famille A, la famille B, le champignon, la voie, les blancs travaux, les talons d'aiguille et les entretoises, la lacune, le blanc et le rouge organol, la régénération, l'émergence, la poésie des mots au service de la beauté d'un voyage, des paysages qui filent, des lumières, des couleurs changeantes, mouvantes, découvrir l'océan, au service de la distance abolie pour des vacances, pour des retrouvailles familiales ou amicales, pour des rapprochements professionnels, au service de la rapidité du transport des matières premières, des médicaments, des denrées alimentaires, dans la fatigue et les risques de la conduite automobile, pour de longs trajets au bilan carbone négligeable. Les revues de conformité, les pas de tournées, le contrôle KN1 et KN2, les valeurs d'alerte, d'intervention, de ralentissement, des référentiels, les audits, tout un sérieux professionnel, des exigences répétées et plurielles au service de la sécurité de tous et d'un service public. Sous la pression de ces voyageurs toujours plus exigeants, plus vite encore, jamais de retard, toujours plus loin, la dureté d'un univers professionnel aux trois branches de métiers si techniques. La caténaire, la signalisation électrique et la voix, des centaines de sigles hermétiques, TJS, DPX, TO, DU, ISOP, GOPEQ, la précision de la géométrie des voies, des voies à parcourir à pied par tous les temps, le bruit et les appels d'air des TGV qui passent à 250 km/h, le poids lourds des outils et des pièces mécaniques à porter et à remplacer, les postures difficiles à tenir penché ou accroupi au bord des rails pendant des heures, les travaux de nuit, la longueur des astreintes et leurs éléments imprévisibles, les accidents et les décès lors des travaux, mais aussi la confiance, la solidarité entre les membres d'une équipe, sa solidité à l'épreuve des événements, la vigilance de chacun pour tous et de tous pour chacun à chaque instant, mais aussi le sang-froid nécessaire à tout instant, comme celui dont a fait preuve M. VR, le conducteur du train qui arrivait en sens inverse, en freinant pour éviter le sur accident. La SNCF, notre patrimoine à tous, une grande dame vieille de 195 ans, presque 2 siècles, grande de 30 000 kilomètres, riche de ses 3000 gares et de ses 32 000 ouvrages d'arts, de ponts, des tunnels, des viaducs, transportant près de 5 000 000 de voyageurs par jour, comptant environ 155 000 salariés en 2013, disposant d'un budget annuel à l'époque de 34 milliards d'euros, créant une technologie de pointe, de très haut niveau, fleuron de l'industrie

française, bien présente à l'international. L'Île-de-France où sur 2% du territoire national se concentre 10% des rails, 40% des trains et 70% des voyageurs.

17H10, à l'approche de Brétigny sur-Orge, à 137 km/h, assise à côté de ma petite-fille, de mon fiancé, de mon mari, de ma tante, d'un inconnu, des lunettes sur le nez, je lis *L'hermine était pourpre*, un roman policier de Pierre B, deux volumes de la bande dessinée des *Scorpions* ou le roman "*Une si belle école*" ou "*Étincelle*", le 5ème opus de l'étudiant américain de Simon VAUTANT, livres découverts lors de la fouille du wagon N°4, qui est ici, au sous-sol, dans les scellés du TJ d'Évry. 17H11, le grincement métalliquement insupportable des roues, le tangage, le renversement, la vitesse effroyable, le fracas des tôles, des lindeux de fumée et de poussière. 17H11, c'est l'heure qui apparaît sous le cadran brisé de la montre de M. G. 17h12, le temps jusque-là suspendu au bonheur du voyage se brise, explose. Ce ne sera jamais plus comme avant 17h10, ce vendredi 12 juillet 2013. Là, en une seconde, en une minute, la vie de centaines de personnes quitte l'insouciance, l'amour, l'avenir pour basculer, foudroyer dans l'incompréhension, la stupeur, l'horreur, la douleur insupportable, la vision de l'agonie, de la femme de sa vie, le drame ou le néant. Ailleurs, l'attente angoissée des proches, leur quête folle d'informations rassurantes, la panique, le chagrin, le désespoir, les larmes sans fin, ce qu'on appelle désormais ce préjudice d'attente et d'inquiétude, reconnu par un arrêt récent de la chambre mixte de la Cour de cassation, le 25 mars 2022. Les téléphones dans les sacs récupérés parmi les amas de tôles qui sonnent dans le vide en attendant leur propriétaire dans les locaux de la gare d'Austerlitz, où sont stockés les sacs, les valises, les vêtements des voyageurs. Partout, les nuits sans sommeil, le goût du vide, la dépression, la culpabilité d'avoir survécu, l'impossibilité de mettre des mots puis, l'immense sentiment de solitude, des blessures à vie, les projets désormais interdits, les partages enterrés vivants, la disparition des petits biens du quotidien comme des joies extraordinaires d'un anniversaire, les naissances, les baptêmes. Le courage des policiers du commissariat d'Arpajon, le courage des pompiers, le courage des enquêteurs de Versailles, le courage pour entrer sur cette scène de guerre, ainsi que l'indiquait M. C., sous les caténaires des scellés, le courage de gravir les escaliers cassés, de marcher sur les quais explosés au milieu des vitres brisées, le courage pour enjamber les gravats, des pièces métalliques tranchantes, le courage pour secourir, réconforter, protéger, porter, emporter ces hommes, ces femmes, ces enfants, sous le choc, blessés, sanglants. Le courage aussi de recueillir des membres sectionnés, le courage de fermer des paupières. Le courage ensuite pour prendre des mesures, pour prendre des photos, pour relever le moindre indice, pour observer, constater, noter. Une seconde, 435 victimes.

A l'adresse des victimes, tout procès, fût-il grand ou long, dont l'issue pénale demeure incertaine et reste une période, un ressenti, un vécu pour lequel le tribunal va s'efforcer pour que vous ayez trouvé la force de vivre l'après procès. Comme vous, dans la salle, le tribunal est là pour comprendre mais lui doit juger. Juger si les prévenus ont commis une, quatre ou quinze des fautes comme le pense les juges d'instruction, car l'accusation c'est-à-dire, les Procureurs de la République puis les Magistrats instructeurs ont estimé que la SNCF a au moins commis quinze fautes en n'en partageant quatre avec la RFF et une avec LW. La difficulté est triple pour le tribunal, un délit et des contraventions délicates, il va falloir prouver la certitude et la nature d'un lien de causalité en cas de délit non intentionnel des faits complexes et techniques, et des prévenus. Que trois prévenus, diront certains avocats de la partie civile qui auraient souhaité que paraissent bien d'autres personnes de la chaîne hiérarchique. Les présents, ici, ne voient aucun lien entre les reproches qui leur sont faites et le déroulement. LW étant le seul salarié à comparaître, c'est aussi le seul à encourir une peine de trois ans d'emprisonnement et de 45 K€ d'amende tandis que les deux sociétés encourrent une peine d'amende du quintuple soit de 225 K€. Pour nous aider à comprendre puis à juger, un dossier d'enquête qui a duré sept ans soit près de 60 000 pages sans compter les annexes. Près de 100 témoins entendus, des milliers de rapports de fiches de famille A, de famille B, des comptes rendus des tournées, des diagrammes d'ultrasons, d'expertise des appareils de voix, des référentiels. Au moins cinq rapports émanant de sachants ferroviaires et six rapports d'experts judiciaires. Des schémas, des photos, des vidéos, près de 50 interrogatoires par les magistrats instructeurs qui font d'environ 17 et 52 pages, des heures d'audition. Trois arrêts de la chambre d'instruction de la CA de Paris, des scellés

examinés sous tous les angles, examinés en 3D, découpés et bien sûr, l'ordonnance de renvoi de 312 pages saisissant le tribunal, les 62 audiences à venir. Pour comprendre, le tribunal entendra les explications de tous, des prévenus, et il est important qu'ils sachent que la clarté des débats dépendra de la précision, de l'honnêteté de leur déclaration ; Bien sûr que devant le tribunal Français, les prévenus ont le droit de mentir, mais cela ne fera que complexifier la procédure. Les explications seront présentées par les victimes et les parties civiles, personnes morales. Les audiences vont peut-être réactiver des souvenirs et la douleur des proches des personnes décédées et des victimes elles-mêmes. Le temps permet aussi une réécriture involontaire, ou volontaire des événements pour tous. Le tribunal le sait et en tiendra compte lors de son délibéré. Cependant l'émotion va envelopper les audiences, elle sera être partagée par les gens présents dans cette salle. En ce qui concerne le tribunal, il aura le temps de revenir sur l'indispensable impartialité exigée. Néanmoins, pour les audiences : d'une part, le tribunal rappelle que déposer devant le tribunal signifie, d'essayer de surmonter son émotion, sa colère, sa douleur. L'émotion doit être mise en mots pour être comprise de tous. Seuls les mots font comprendre nos pensées et peuvent expliquer les actes. D'autre part, le tribunal souhaite de la part de tous, un respect constant, des attentes, des silences, de la souffrance, de la mémoire des personnes qui seront entendues comme victime ou témoin et comme prévenus. Enfin, le tribunal entendra les 25 témoignages. Ces 62 audiences ne seront pas inutiles pour permettre au tribunal de répondre aux nombreuses questions qui sont posées.

A ce stade, pourraient être mentionnées les questions suivantes : **les agissements pour une action visée par les prétentions constituent-ils des fautes ? Peuvent-ils être conjugués ?** Pour mémoire, la démonstration d'une faute simple est suffisante pour engager la responsabilité pénale d'une personne morale alors que celle d'une faute délibérée caractérisée au sens de l'article 121-3 al 4 du CP est requise pour les personnes physiques. **Existe-t-il un lien de causalité certain entre le dommage subi et le comportement fautif ? Si ce lien existe est-il direct ou indirect ? Les conditions d'engagement de la responsabilité pénale de la SNCF devenue SNCF mobilité puis SA, Société nationale SNCF et celle de RFF devenu SNCF réseau sont-elles réunies ? Quelle est la portée d'une délégation prévue par la loi ? Les réformes survenues en 2015 et en 2020 ont-elles des conséquences sur ces responsabilités pénales ?**

En conclusion, on pourra répondre à toutes ces questions sans compter celles qui émergeront des débats.

S'agissant de la mise en cause de deux sociétés dont les rôles sont distincts mais étroitement liés, il est apparu logique de commencer par une présentation de ces entreprises, avec LW, avant d'aborder l'accident lui-même et l'émergence des premières explications. Puis seront examinées les convergences et différences d'analyses existant entre les divers sachants et experts judiciaires, au sujet des facteurs techniques susceptibles d'expliquer l'accident. Enfin, la maintenance de la voie et à Brétigny sur Orge en particulier seront évoqués grâce notamment aux témoins cités. Une fois ces divers sujets éclairés et éclaircis, les 15 fautes citées dans la convention pourront être plus aisément étudiées.

Les derniers des débats seront consacrés à la parole qui sera donnée aux victimes et aux parties civiles qui le souhaitent pour évoquer les dommages, les peines, les douleurs, qu'elles disent découler des faits dont le tribunal est saisi. Maintenant l'audience va se terminer par la lecture de la synthèse de la chronologie de l'enquête.

SYNTHÈSE DE LA CHRONOLOGIE L'ENQUÊTE :

P : Le 12 juillet 2013 à 17h12, le train de voyageur SNCF Intercités n°3657, composé d'une locomotive et de 7 voitures de type corail, d'une capacité de 395 passagers, déraillait à l'approche de la gare de Brétigny-sur-Orge qu'il devait traverser sans s'arrêter. Il circulait sur la voie n°1, voie centrale où circulent les trains de grandes lignes, passant à droite du quai n°, à une vitesse de 137 km/h. Une partie du convoi se renversait sur les voies et une fauchait sur sa gauche le quai n°3. La locomotive et 4 des voitures furent mobilisés à une centaine de mètres après la fin du quai, la 4ème

se couchant sur la voie, le convoi s'était désolidarisé entre la quatrième et la cinquième voiture, car l'arrière de la 4^{ème} voiture avait été déviée à gauche sur la voie numéro 3 à l'embranchement 5 suivant la traversée jonction double. La voiture n°5 finissait par se coucher sur la droite sur le long de la voie n°2 tandis que la voiture n°6 se retrouvait de travers et fauchait le quai n°3 sur une dizaine de mètres. La dernière voiture n°7 ne se couchait pas. L'accident avait eu lieu sur la voie de la ligne Paris Austerlitz à Orléans les Auvray, à l'entrée de la gare à partir du point kilométrique 31,05.

Le convoi était parti à 16h53 de Paris Austerlitz et devait relier la gare de Limoges à 20h05. La gare de BSO constituant un lieu ferroviaire important avec de nombreuses voies directes ou déviées, plusieurs autres trains circulaient sur la zone au moment de l'accident. Un train arrivait en sens inverse sur la voie n°2, évitait un suraccident grâce à un freinage d'urgence déclenché par le conducteur du train. Le plan ORSEC était déclenché à la vue du nombre de victimes, des secours importants étaient dirigés, tandis que la SNCF interrompait le trafic jusqu'à nouvel ordre. Le plan Blanc avait été déclenché permettant la mobilisation immédiate de plusieurs hôpitaux de la région parisienne pour prendre en charge les victimes. Au total, plus de 300 sapeurs-pompiers, 30 équipes médicales et plusieurs hélicoptères étaient déployés. Malgré l'ampleur des secours, le bilan humain était élevé. 6 personnes âgées de 19 à 82 ans décédèrent sur les lieux, la septième personne, Mme J, succomba à ses blessures quelques jours plus tard à l'hôpital. 3 des 7 victimes se trouvaient à bord du train, M. Jean-Daniel G dans la voiture numéro 5, Mme Morgane B et Mme Régine J, dans la voiture n°4. Les 4 autres attendaient sur le quai, M. Marc Fet son épouse Geneviève, M. Vincent C percuté par la voiture n°5 et M. Brandon B qui attendait le RER C.

70 personnes ont été blessées dont 9 grièvement, et environ 200 personnes passagers du train ou voyageurs en gare étaient en état de choc.

Nous allons écouter le témoignage de monsieur F.V, déclarations reconnues par les enquêteurs le 03 octobre 2013, il voyageait avec sa femme.

Assesneur: (lecture du témoignage de M. F.V) - *Je me nomme F.V, j'étais dans la voiture 1^{ère} classe n°2 à la place 5. Je voyageais en compagnie de ma femme Marine, qui elle était de l'autre côté du couloir assis à la place n°3. Ma femme et moi empruntons cette ligne entre 10 et 15 fois par an pour aller voir mes parents. Je commençais à m'assoupir, j'ai posé mes lunettes sur la tablette et je me suis endormie. J'ai ressenti dans mon sommeil un sursaut en hauteur et tout de suite j'ai senti que nous roulions sur un ballast. J'ai d'abord cru que je faisais un mauvais rêve mais très vite j'ai compris que nous étions bien en train de dérailler. Ma femme, elle, pensait que nous vivions un tremblement de terre. Le wagon s'est mis à tanguer et j'avais l'impression que ces sensations étaient similaires à des turbulences d'avion mais beaucoup plus fortes. J'ai ensuite ressenti une sensation de freinage très violente qui a duré environ une dizaine de secondes. Pendant ce freinage, j'ai été attiré vers l'avant, j'ai percuté le siège qui était devant moi et mes genoux se sont retrouvés sous celui-ci. A ce moment, j'ai aperçu ma femme qui était projetée en l'air au niveau du plafond. Je l'ai attrapé comme je peux, par la cuisse pour essayer de la rabattre sur son siège. La voiture s'est arrêtée brusquement et j'ai constaté que des poutres métalliques avaient coupé notre rame en deux. Nous nous trouvions dans un nuage de poussière de béton et ayant perdu mes lunettes j'avais du mal à m'orienter. Une fois la poussière dissipée, ma femme et moi nous sommes regardés, pour si nous allions bien et si nous étions blessés. Nous avons vu que beaucoup de personnes saignaient, nous les avons donc aidés en attendant l'arrivée des secours. Nous avons décidé de ne pas sortir étant donné que nous ne savions pas si l'électricité avait été coupée sur les rails. Environ 10 minutes plus tard, les pompiers sont arrivés et ils se sont occupés des blessés lourds, tandis que d'autres nous aidaient à évacuer le wagon. Nous nous sommes retrouvés sur le quai qui était complètement ravagé, les pompiers nous ont fait contourner le quai afin de rejoindre un escalier qui desservait sur un passage souterrain qui nous conduit sur le parvis de la gare. Une fois, en dehors de la gare, j'ai entendu une personne chargée de la sécurité dire "tous ceux qui vont bien s'en vont, vous n'avez rien à faire ici". Alors nous avons décidé de quitter la gare, nous avons erré pendant 2h et demi à Brétigny, nous avons acheté de l'eau, retiré de l'argent puis nous sommes rentrés à Paris en taxi.*

Q: avez-vous remarqué quelque chose de particulier au cours de votre trajet antérieur ?

R: En général, entre Paris et Étampes, le trajet est assez chaotique, le train bouge beaucoup. Il accélère et freine constamment. Le trajet n'est pas fluide et je trouve que les trains traversent les gares à une vitesse excessive.

Q: avez-vous noté quelque chose de particulier au moment du passage du train en gare de Brétigny?

R: En général, en passant en gare de BSO, il y a toujours plus de vibration et de choc sur cette portion de voie.

Q: Comment avez-vous été pris en charge?

R: Nous n'avons pas été pris en charge à la suite du déraillement du train. Nous avons quitté immédiatement les lieux et nous n'avons pas été enregistré dans la zone où les passagers étaient rassemblés. Nous avons appelé le 15 le soir en rentrant chez nous et un médecin s'est déplacé. Le dimanche 14, nous sommes retournés à Austerlitz afin de nous faire enregistrer comme victimes.

Q: Estimez-vous avoir subi un préjudice physique et/ou moral ?

R: Oui physique, car j'ai eu des douleurs au plexus, au doigts, à l'arcade sourcilière droite et surtout des vives douleurs aux cervicales. Ma femme quant à elle, a eu un choc au niveau de la tête, de l'épaule gauche, de la hanche gauche ainsi qu'aux deux genoux. En ce qui concerne le côté moral, nous pensons avoir subi un traumatisme car nous avons des pertes de concentrations, des angoisses dans les transports, lorsque l'on conduit et nous avons des insomnies. Nous avons récupéré l'ensemble de nos bagages en sortant du train, hormis un petit sac contenant des victuailles. Mes lunettes ont été endommagées, j'ai perdu une paire de chaussure, un sac, et le coût du taxi pour rentrer à Paris. Lorsque nous sommes retournés le dimanche à Austerlitz, le personnel de la SNCF nous a donné une adresse où nous pouvions les contacter et nous a transmis les coordonnées des associations d'aide aux victimes. Sophie B nous a appelé pour s'excuser et nous dire qu'elle ferait de son mieux pour nous indemniser.

Q: Que pensez-vous de cette affaire?

R: Je pense que nous sommes victimes de la baisse de la qualité de la maintenance dû au coup du pays et de la société, il faut toujours faire plus et plus vite et moins cher. Je souhaite déposer plainte contre X.

P: les dégâts matériels étaient considérables et étendus, M. Julien B du SRPJ de Versailles relatait ainsi ses premières constatations: "le wagon 5 est couché sur le flanc droit sur la voie 2, éventré en son milieu. Le wagon 6 est plié, posé en travers du quai situé sur la voie 1 et la voie 2. Le wagon 7 est droit et se situe voie 1. Les éléments mobiliers et immobiliers du quai ont été arrachés lors du glissement. Une cage d'escalier est décapitée, des morceaux de bitumes sont retrouvés à des centaines de mètres, laissant imaginer la quantité phénoménale d'énergie dégagée par l'accident. Les câbles électriques sont tombés, les poteaux en acier pliés et gênent l'accès de secours. La poussière n'est pas encore tombée, la scène est apocalyptique. En témoigne également M. J.R. : "j'étais en train de circuler avec mon véhicule automobile sur la voie qui se situe en contrebas de la voie ferrée, en compagnie de ma femme. J'ai entendu un grand bruit et une pluie de pierres provenant du ballast s'est abattu sur la voie où nous circulions. Des pierres se sont abattues sur mon véhicule en occasionnant de nombreux dégâts au pare-brise et sur la carrosserie. Quand j'ai regardé sur la voie ferrée, j'ai aperçu la dernière voiture du train, le train poursuivait sa course en direction de la gare. Je vous précise qu'à ce moment précis, la dernière voiture que j'apercevais penchait vers la droite. Cela étant, il y a eu un nuage de poussière."

La gare de Brétigny nécessitant de lourds travaux, l'ensemble de la gare était fermé pendant 3 jours sur décision du PR de la République. Le trafic était totalement interrompu et repris progressivement le 17 juillet. Le procureur de la République saisit en flagrance, la direction régionale de la police judiciaire et RPG de Versailles. Compte tenu de l'ampleur et la technicité des investigations à entreprendre, la DRPJ mobilise la totalité des effectifs de sa brigades criminelle. Les lères

interventions consistaient en de la constatation des lieux qui avaient été sectorisés en plusieurs zones, en des prises de photographie, des recueils de vidéos surveillances, des saisies documentaires, des auditions de quelques cadres de la SNCF, car très rapidement les premières investigation, notamment les déclaration du registre et de M. P (expert judiciaire), orientaient les enquêteurs vers l'hypothèse d'une sortie de rails à la sortie des rails consécutives à la ruptures de 3 des 4 boulons qui avaient permis le basculement de l'éclisse dans la linéaire du passage de roue du cœur de la file droite de l'appareil appelé Traversé Jonction double. Cette TJD incriminée était identifiée par la paire d'aiguilles à deux temps autorisant le changement de voie, ces éclisses portant le numéro 7,8 et 9. Durant les d'investigation, cette TJD était nommée TJD 6/9. L'hypothèse émise était qu'au passage du train, l'une des deux éclisses (pièces métalliques permettant de rattacher deux bouts de rails), a basculée sur elle-même à 180° autour de l'axe qui tendait par le quatrième et dernier boulon et serait venu se coincer dans la lacune du cœur dans l'espace; entraînant le déraillement du train. Donc le boulon n°4 était fortement déformé, la tête de vice était manquante. Sur place, est saisi les différentes parties des boulons pour servir au maintien des 2 éclisses par 4 boulons, sans toutefois que l'on puisse être formel sur le nombre de boulons effectivement en place dans les éclisses avant le drame. Il n'était pas possible des investigations de déterminer la cause de la rupture des boulons, ni si cette dernière était antérieure ou consécutive au passage du train. Par ailleurs, les premiers résultats des expertises écartaient l'existence de la défaillance du matériel roulant, écartant également la responsabilité du conducteur, car des prélèvements sanguins ont été effectués sur lui, négatifs à l'alcool, aux médicaments et aux stupéfiants. En outre, les premières exploitations visuelles de la boîte noire indiquaient que la vitesse du train au moment de la catastrophe était de 137 km/h contre 150km/h pour la vitesse autorisée pour ce train, à cet endroit. Enfin l'hypothèse d'un certain acte de malveillance ne paraissait pas devoir prospérer, à savoir si un objet avait été intentionnellement déposé sur la voie ou dans le cœur de traversée avant l'arrivée du train, dans ce cas le déraillement aurait eu lieu pendant le passage de la locomotive et non après le passage de celle-ci et des 3 premières voitures. En outre, l'introduction d'un objet suffisamment lourd et solide pour provoquer le déraillement, ne pouvait être matériellement réalisé avant l'incident. Était donc placé sous scellée, la locomotive et l'ensemble des wagons en vue de l'expertise. En effet, les auditions ont révélé que ces appareils de voie faisaient l'objet d'un triple contrôle. Tous les 15 jours, l'examen visuel était réalisé et le dernier avait été réalisé le 4 juillet 2013 par LW dirigeant à l'époque de proximité du secteur de BSO, ce dernier était en congé lors du déraillement, entendu pour la première fois le 18 juillet.

L'ouverture de l'information a eu lieu le 24 juillet 2013, sur le chef d'homicide et de blessures involontaires ayant entraîné une ITT supérieure à 3 mois, et inférieure ou égale à 3 mois. 2 réquisitoires supplétifs ont été pris par le Procureur le 16 août 2013 respectivement pour homicide involontaire à la suite du décès à l'hôpital de Mme J et pour blessures involontaires sans ITT. 2 magistrats instructeurs ont été codésignés Mme C. D. et M. P. D. avant d'être rejoint par Mme. Marie-Denise J. le 6 mars 2014 (c'est elle qui signe l'ordonnance de renvoi saisissant le tribunal). En septembre 2017, Mme Emmanuelle P. et M.D qui les remplacent. L'enquête s'est poursuivie sous-commission rogatoire notamment afin de cerner le déroulement des faits, d'identifier l'ensemble des victimes et de poursuivre les auditions témoins. L'exécution de cette commission rogatoire initiale a donné lieu à 6 transmissions partielles jusqu'au 7 novembre 2017, les policiers ont travaillé jusqu' à cette date, à entendre les témoins, à étudier les référentiels, étudier les dossiers etc. C'est M. J. V., Mme H. P. qui ont passé des heures sur le dossier, avec M. H. L. Ainsi, ont été entendus des salariés de RFF, beaucoup d'agents de la SNCF situés à des charges hiérarchiques diverses, soit organisationnelles de la maintenance du réseau ferré, mais également des agents ayant occupé des fonctions au cours de mois, voire des années antérieures. Le recensement des victimes se poursuivait, une grande majorité avaient été entendu par le DRPJ de Versailles mais aussi par les services de police de Province (Limoges, Bordeaux, Toulouse et Lyon) selon le domicile des victimes. Ces personnes bénéficiaient d'examens médicaux, des actes d'enquêtes spécifiques aux personnes décédées et aux ayants droits étaient confiés à l'office centrale de répression des violences faites aux personnes de la DCPJ.

Il convient de noter dès à présent qu'il est fait état d'un processus d'indemnisation à l'amiable engagé par la SNCF. En effet, le Premier ministre avait procédé à la désignation d'un coordinateur de l'association des victimes de l'accident de BSO en la personne de Philippe S. Par ailleurs, il était chargé de la centralisation des données relatives aux victimes, de l'établissement d'un tableau des informations fournies par chaque victime. Un processus d'indemnisation était mis en place par le SNCF et son assureur AXA qui proposait aux personnes déclarant un préjudice une expertise et une indemnisation négociée. Le protocole prévoyait que ce processus, y compris en cas d'acceptation de l'indemnisation, ne les empêchait pas de se constituer partie civile.

Le cabinet d'assurance chargé de contribuer au processus d'indemnisation des victimes a fait parvenir en février 2016, la liste nominative des victimes qui était au nombre de 358 parmi lesquelles 133 victimes avaient demandé un préjudice matériel, 257 un préjudice corporel, 210 ont été expertisés et 60 ont agi comme proches des personnes décédées. Ces investigations étaient alourdies par l'examen des multiples documents fournis par la SNCF et par RFF et indispensables pour comprendre puis retracer les opérations de maintenance de ce type d'appareils de voie puis plus précisément celle concernant la DJT. La grande majorité de ces documents, très techniques, a été placée par les magistrats instructeurs sous des codes spécifiques dit "annexes" s'élevant au moins à 132. De leur côté, les MI ont procédé à de nombreux actes, outre les interrogatoires. Le 25 juillet sont transportés en gare de BSO en compagnie des deux experts dont M. B. A. et M. R. A. qui était expert sur les lieux et désigné par le Procureur de la République, ils sont revenus le 27 août 2013 à la base militaire de BSO où a été révisé l'appareil impliqué avec un nouvel expert, en métallurgie, M. Laurent R. désigné par ordonnance du 26 juillet. Le transport se poursuivait sur le site de la SERNAM appartenant à la SNCF où avait été révisé la locomotive et les seules voitures roulantes. Enfin, les juges d'instruction se sont transportés le 19 novembre 2015 avec M. A. de la police judiciaire de Versailles afin de permettre aux experts d'expliquer et de montrer les opérations de maintenance susceptibles d'être réalisées avec un appareil de voie et notamment l'auscultation au marteau et le démontage. Ayant pu apprécier les faits, les juges d'instruction ont confié une première mission d'expertise à M. B.A. en lien avec d'autres experts. Le rapport a été déposé le 27 juin 2014. Aussi, des demandes de compléments d'expertise ont été exprimées aussi bien par les parties civiles que les prévenus. Ces demandes ont été accordées par la chambre d'instruction. Une nouvelle découverte a réactivé des demandes de part et d'autre, avec un second rapport établi en décembre 2015 par les experts. Le dernier rapport a été rendu le 28 juin 2018. Les enquêtes extra-judiciaires ont été réalisées. En septembre 2018, la SNCF devenue SNCF mobilité a versé au dossier un rapport privé d'un laboratoire bordelais qui redoute en certains aspects les expertises. En définitive, il ressort que le facteur technique de l'accident porte sur trois aspects dont :

- La chronologie selon laquelle les 4 visses se sont rompues.
- Le rôle joué par l'avarie de la boucle du cœur dans le désassemblage de l'éclisse.
 - L'incidence de la géométrie de la voie.

Étonnamment, il y a eu un volet téléphonique assez fourni. Cette interception concernait le personnel de la SNCF, des collègues, des proches de LW. Le 22 octobre, les magistrats instructeurs ont sollicité l'inspection du travail. Mme O a rendu un rapport assez court mais assez intéressant. Mais étant donné que l'inspecteur du travail est compétent pour les salariés et que les accidentés étaient des personnes externes à l'entreprise, l'inspecteur du travail n'intervient pas dans ce dossier. Ils ont également sollicité la direction des affaires juridiques du ministère des transports. Donc, ce service a fourni des éléments qui ont été transmis au magistrat instructeur. Il eut des rapports dont :

- 294 pages établi par le cabinet APTEIS (qui fera l'objet d'une audience entière le 12 mai). Ce rapport conclut que l'accident est le résultat de dysfonctionnement organisationnel.
- le rapport annuel 2016 de la Cour des Comptes relatif au transports ferroviaires intitulé "*des progrès sensibles et de l'insuffisance persistante*". Au sujet de l'état du réseau, ce rapport conclut « qu'après

plus de trois décennies, pour lesquelles la maintenance du réseau francilien de la SNCF a été négligée au profit d'investissement sur les lignes à grande vitesse, la priorité a enfin été donnée à son amélioration. Toutefois, le retard accumulé sur l'entretien des franciliens est tel que l'état de certaine portion de ligne va continuer à se dégrader jusqu'en 2020. C'est seulement en 2025, qu'on devrait retrouver le niveau d'aujourd'hui, lequel est déjà loin d'être optimal.” La Cour recommandait notamment à l'Etat et à la SNCF réseau de “ *maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau transilien (recommandation réitérée)* ”. La SNCF et RFF ont été mis en examen respectivement les 16 et 17 septembre 2014, avant d'être interrogées à deux reprises chacune à 18 mois d'intervalle. La première étant SNCF mobilité puis RFF et SNCF réseau. A l'issue des interrogatoires, les deux personnes morales ont transmis de nombreux documents visant à expliciter les réponses qu'elles avaient fournies aux magistrats instructeurs, notamment de nombreux rapports entre 2012 et 2016. Entre-temps, M. E.G, technicien d'appui, cité comme témoin a été entendu sous le statut de témoin assisté à deux reprises, en janvier 2016 et février 2016. M. C.P, technicien opérationnel à BSO a été entendu sous le même statut et sur la même période.

Dans le cadre de l'article 90-1 du Code de Procédure Pénale, une réunion des parties civiles a été organisée le 09 mai 2016 au Palais de Justice de Paris par les magistrats instructeurs. Les conseils des parties civiles ont formulé dès le début de l'instruction, des demandes d'acte en partie déclarées soit irrecevables, soit mal formulées. LW a été entendu à plusieurs reprises par les enquêteurs. Il a été entendu en qualité de témoin assisté le 12 janvier 2015, avant d'être mis en examen le 09 janvier 2019, soit, 4 ans plus tard. Le 10 avril 2019, LW a introduit une requête auprès de la chambre d'instruction aux fins de voir, annuler divers actes d'enquêtes, dont sa mise en examen jugée tardive et non fondée. La chambre d'instruction dit y avoir lieu à annulation d'acte, par arrêt du 11 février 2021, soit postérieurement à l'ordonnance de renvoi. Ce n'est donc qu'une fois connue (la décision), que l'organisation du procès a pu commencer.

La première journée de ce procès s'achève.

Audience du 26 avril 2022

PRÉSENTATION DES PRÉVENUS

Détail des acronymes utilisés ci-dessous :

**P : Présidente/ Pr : Procureur de la République/ Me : Maître / Représentant SNCF : RP
SNCF / Représentant RFF: RP RFF**

PRÉSENTATION DES PRÉVENUS

L'audience du 26 avril 2022 débute avec la présentation des prévenus. A cet égard, Mme la Présidente donne la parole à Me CA, avocat de parties civiles, qui a transmis un courriel intitulé « transmission de scellés » afin d'avoir une communication des écoutes.

APC, Me CA : Est-il possible pour l'enquêteur de mettre ces scellés à disposition ?

P : Souvent, les écoutes placées en scellés, ne sont pas retranscrites.

Me CA : J'interrogerai monsieur V. sur le sujet. Les scellés récupérés par les enquêteurs devraient être accessibles à tous.

P : On ignore le temps que cela prendra.

Me CA : Il y a 280 photos.

P : Cela suppose que l'on gèle les débats pendant ce temps-là. Monsieur le Procureur, sur les documents ?

AD, Me LY : Mon confrère représente la partie civile. Pendant le temps de l'information, il avait le temps d'examiner les documents. Je trouve la demande surprenante, car cinq lignes téléphoniques ont été mises sur écoute. Nous savons par le dossier d'instruction, qu'il y a eu 609 conversations tenues par monsieur Pe., d'autres par, Monsieur Pa. Je tenais à rappeler cet élément factuel. Si le tribunal fait droit à cet élément, la SNCF ne fera aucun obstacle. Tout compte fait, ce document ne concourt pas à la manifestation de la vérité.

P : **D10269** précise ces éléments. On va sortir les scellés. Dans un premier temps, on va graver dans le disque dur. Est-ce que tout le monde souhaiterait avoir ces photos ? Quel mode de transmission voulez-vous, par courriel ?

APC : Oui, nous aimerions ces photos.

Me CA : L'envoi par le mode qui vous conviendrait le mieux.

P : Voilà comment les choses pourraient se dérouler sur les deux jours à venir : il y aura une brève introduction, ensuite l'historique de la création des deux structures, la partie la plus lourde doit être celle portant sur la relation contractuelle, juridique, réglementaire. Ce qui risque d'être plus long d'un point de vue pratique. L'organisation des deux personnes morales aura lieu notamment en ce qui concerne la délégation de pouvoirs.

Cela vous convient M. le greffier ?

Greffier : Oui.

P : Il convient de vérifier dans quel cadre les faits se sont déroulés. Mais deux entités sont intéressantes au regard d'une part, de leur constitution unique, leur rôle; et d'autre part, eu égard aux relations étroites entretenues par elles sur le plan contractuel, avec un modèle particulier, compte tenu des enjeux européens, de la Cour des comptes. La première partie sera vaste. Au sujet des réformes postérieures dont le tribunal est saisi, le tribunal est dans l'attente de développements sur ce point. Si ces éléments ne sont pas clairs en ce qui concerne la responsabilité, ils pourront être versés au débat, avant audition des parties civiles. La première partie sera juridique, financière ; cependant, il est indispensable pour le tribunal de comprendre le contexte. Compte tenu de la complexité des éléments, nous procéderons par la présentation du cadre initial des deux structures, les architectures organisationnelles pour basculer sur l'interactif.

1. Sur la création des structures (sources : site INA.FR)

Le 26 octobre 2013, Monsieur M (MX) (Directeur) est entendu par les enquêteurs afin de communiquer sur l'histoire des RFF/SNCF et des évolutions d'organisation et réformes successives depuis leur création.

La convention de 1921 entre l'État et les anciennes compagnies (appelées aussi les grands réseaux) remplace celle de 1883. Elle est négociée avec l'ensemble des réseaux, et non compagnie par compagnie.

Cette convention peut se résumer ainsi :

A la charge de l'État :

L'État prend en charge les dettes de guerre.

Il efface les dettes antérieures à la guerre.

L'État s'engage à reconstruire les voies ferrées telles qu'elles étaient en 1914

A l'origine, la SNCF était créée pour une durée de 45 ans, assortie d'un terme fixé au 31/12/82. La SNCF est ensuite devenue un EPIC dès 1983 ; les agents ont conservé leur statut particulier. Il y avait 5 branches, dont la branche infrastructure devenue, SNCF-INFRA, une branche PROXIMITÉ, SNCF VOYAGE et SNCF CONNEXION. On verra des images trouvées sur le site de l'INA.FR ainsi que des vidéos venant éclairer le dossier sur certains termes.

Cette succession d'images dure 45 minutes, sachant que certaines photos portent sur la fresque de la SNCF en tant que patrimoine historique. En principe, outre l'image, il y a un texte. Ainsi, on commence par :

a. L'évolution historique de la SNCF

- En 1975, le 'CONSEIL DES MINISTRES APPROUVE LA CONSTRUCTION DU TGV' « Le coût financier s'élevait à 360 milliards » (vidéo de 2 minutes).
- En 1977 "RÉVISIONS DES FOSSES" (vidéo de 2 min 44), il ressort de cette vidéo, que les trains doivent faire l'objet de révisions régulières. L'engin fonctionne à grande vitesse.

- En 1979 **''LE NOUVEAU CONTRAT DE PLAN ETAT SNCF''** (vidéo 1 min) ; *« le nouveau contrat de la SNCF est destiné à résorber les déficits. Ce contrat prévoit que la SNCF devra équilibrer ses recettes et ses dépenses d'ici 1982. Il prévoit alors une augmentation normale. La productivité augmenterait. Certaines lignes non rentables seront fermées, mais la SNCF assure en garder certaines. Il n'y aurait pas de licenciement, sauf les départs à la retraite ».*
- En 1981, **''LE TGV BAT LE RECORD, SOIT 270 KILOMÈTRES/ H''** Le 26 février 1981, *« ce train a roulé à 380 km par heure. Dans les deux sens, à bord de la motrice, le technicien, les vitesses sont programmées et apparaissent en cabine. La grande différence, par rapport aux autres, c'est la présence de ligne sur l'ensemble de la circulation »* (vidéo 1 min).
- En 1982 **'' LA SNCF DEVIENT UN EPIC''**, *« sur proposition du ministre des transports. En devenant un EPIC, la SNCF obtiendra une large autonomie de gestion de sorte que l'État deviendra de moins en moins une vache à lait. Les lignes secondaires ne seront pas fermées, mais leur financement reposerait sur les collectivités territoriales ».*
- En 1982 les **''TRAVAILLEURS DE NUITS''** *« la SNCF apporte une contribution »* (vidéo de 14 minutes)

b. Gestion et délégation

- En 1995 la **''GESTION RÉGIONALE DE LA SNCF A TRAVERS UN CONTRAT DE PLAN NÉGOCIÉ ENTRE LA RÉGION ET LA SNCF''** (vidéo de 2 min)
- **''UN CONTRAT DE PLAN EN NÉGOCIATION''** *« la SNCF est endettée et le nouveau contrat en cours de négociation fait peur aux chemineaux. La SNCF présentait un déficit de 12 milliards en 1995 (...) »*
- En 1997, **''CRÉATION DE LA RFF''** (vidéo 2 min 23) *« l'Etat reprendra une partie de la SNCF, créera un établissement public qui héritera de toute la dette dont 121 milliards des dettes. 13 Milliards seront versés à cette structure. Désormais, la construction des lignes incombe à cette entité et à l'Etat. Quant aux régions, à elles de financer, de décider (...) ».*
- En 1999 **Présentation du LABEL TRANSILIEN** (vidéo de 1 min 42) *« À compter de ce jour, la ligne prendra le nom de transilien (...) ».*
- Le 14/03/2003, **''LA LIBÉRATION DU FRET DE LA SNCF''** *« les salariés craignent la libéralisation des lignes (...) ».*
- Le 18/10/2004 **''LES LONGS RAILS SOUDÉS''** (Vidéo de 2 min 42)
- Le 11/11/2011 **''LES TECHNICENTRES DE LA SNCF OU LE SYSTÈME DES POUPÉES RUSSES''** (Vidéo de 5 min) (deux technicentre dont le technicentre de Nantes et Rennes ».
- Le 6/12/2012 **''LES NOUVELLES RAMES INTERCITÉS''**. *« Les amortisseurs ont été modifiés ».*

- 1 jour avant l'accident, la **“GREVE A LA SNCF CONCERNANT LE PROJET DE RÉFORME FERROVIAIRE”** « le transfert de 45000 salariés vers la RFF est prévu ».

On a balayé vite, peut-être un peu trop vite, les éléments majeurs des deux textes. Voyons la directive du 29 juillet 1991 du Conseil européen, imposant deux principes, dont la **préconisation** d'une indépendance des entreprises ferroviaires et la **gestion de l'infrastructures** et l'activité de transport : *« les États membres prennent les directives nécessaires pour que les entreprises ferroviaires soient dotées d'un statut, une comptabilité indépendante des États »* et la création de la RFF.

Cette directive sera déterminante sur l'aspect financier car elle impose à RFF d'être à l'équilibre, d'assurer l'équilibre. Au début, l'Etat étant conscient de la dette, il est mentionné que *« les États peuvent octroyer un financement pour couvrir les investissements nouveaux. Les États mettent en place des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement des entreprises »*.

Un décret de mai 1995 vient reprendre l'ensemble des directives donnant lieu à une loi du 13 février 1993 créant la RFF. En 1997, le propriétaire des rails et SNCF reste propriétaire des gares, dépôts et ateliers. Les reportages ont permis de mettre en exergue les deux patrimoines distincts. RFF a la charge d'entretien, des horaires de passage. Dès 1998, c'est la loi qui impose à RFF de déléguer à la SNCF, la gestion des infrastructures. En fait, on lui impose de déléguer cette mission de maintenance à une autre structure. RFF hérite des rails, en contrepartie et reçoit par la loi, une dette de 134,2 milliards de francs, soit, 20 milliards d'euro, soit, 60% de la dette de la SNCF. Cette dette provient surtout des 30 ans de conception. La création de 10 kilomètres de rails emporte un financement de 10 milliards. La SNCF reste une entreprise ferroviaire, récupère cette mission de gestion de fait des rails (important pour ce procès), le réseau.

Cette solution est atypique au niveau Européen car les autres Etats ne fonctionnent pas comme tel. Le choix de l'Etat Français de fonctionner ainsi résulte d'une justification européenne ; en effet, l'Etat devait apparaître moins endettée qu'il l'était. En même temps, conformément au traité de Maastricht et le passage à l'Euro, il fallait rentabiliser la dette de l'Etat, d'où la création de la RFF. Pour Monsieur MX, *« l'origine résulte de la volonté de conserver les 55000 agents, de préserver la SNCF de toute forme de scission »*. Voilà ainsi, présenté le contexte historique, la gouvernance ainsi que la délégation de certaine mission à la SNCF qui dure jusqu'au 31 décembre 2014. Une convention a été signée avec le STIF en ce qui concerne le financement de la SNCF par la région, qui devient autorité organisatrice. Depuis décembre 2010, l'Etat assure aussi les TER.

P : Voulez-vous prendre la parole ou voulez-vous que je poursuive ?

APC, Me CC : Oui, **Me D (DS)** et moi venons de la région de Limoges. Ces trains neufs tels que présentés dans ces vidéos n'existent pas et aucune amélioration n'a été faite.

P : Nous allons poursuivre avec l'évolution des relations.

2. Sur l'évolution des relations légales, réglementaires et contractuelles

Le rapport APTEIS et la cour des comptes. Il faut distinguer la maintenance du réseau et le développement du réseau. Au sein de la maintenance, il faut distinguer l'entretien et le renouvellement. Il s'agit là de deux choses distinctes découlant de deux régimes distincts. Ces trois activités, entretien, maintenance et renouvellement ont connu des formes compliquées et évolutives de 1985 à 2013. Deux, dont l'entretien et le renouvellement sont plus en rapport avec cette audience. Il convient aussi de noter que les conséquences des années antérieures produisent des effets en 2013. En effet, le déséquilibre financier qui existe en termes de dépense entre les activités de maintenance

et de développement est non négligeable. On est face à une sorte de cercle vicieux qui est posé très clairement. On a financé davantage l'entretien du réseau que son renouvellement. En ce sens, les pièces s'usent plus rapidement. Les conventions bien qu'ayant tenté de lutter contre cela, ne sont pas parvenues à lutter contre cette réalité. La RFF et SNCF ont demandé un audit. RFF a demandé un bilan en 2009 de Monsieur R. Monsieur R mentionne « *qu'il y a eu un rapprochement des objectifs* ».

a. Concernant l'entretien et le renouvellement

(Visualisation d'un graphique).

Commentaire du graphique : le rouge renvoie à l'entretien et le bleu renvoi au renouvellement. Les dépenses pour l'entretien représentaient le double des dépenses portant sur le renouvellement. Autre visualisation, sur la répartition des investissements en par groupes UIC de 2006 à 2011. On voit que le groupe UIC 2 à 4 à laquelle appartient la voie de Brétigny sur Orge est celle qui a été la plus favorisée.

P : Il y a des réactions dans la salle, monsieur le Procureur, souhaitez-vous apporter des précisions ?

APC, Me CA : Je voudrais préciser que sur ce graphique, vous êtes à moitié sur les dépenses de renouvellement. On a dépassé ce qui était requis.

P : Du côté de la défense, des réactions ?

AD, Me LY : Oui, les conclusions du rapport Spinetta donne des chiffres différents sur l'île de France qui ne sont pas les mêmes que ceux des chiffres nationaux

P : Comment interprétez-vous donc ce graphique notamment le UIC 2 à 4 ?

Me LY : C'est l'inverse. Le bleu représente ce qui a été recommandé et le vert, ce qui est dépassé.

RP RFF : Le rapport de 2005 préconisait comme indiqué actuellement sur les histogrammes bleus, de mettre l'accent sur les lignes 2 à 4. La réalisation a été faite pour une part importante des UIC 2 à 4. Je rejoins donc, **Me LY**. J'ajouterai deux points, les UIC, ligne régionale a été réalisée beaucoup en proportion. Cette situation est liée à la régionalisation ayant abouti au financement de travaux très importants, en particulier, qui a conduit au renouvellement de travaux. Sur les lignes UIC de 2 à 4, j'ajouterai que ces lignes sont les plus utilisées et les plus denses. C'est une partie de l'explication de l'écart à la date indiquée.

P : Merci monsieur, on y reviendra. On va revenir aux mots à travers l'extrait de la cour des comptes. Il ressort de la cote **D9117** que « *la maintenance constitue des travaux de correction au fil de l'eau ; qu'il s'agisse d'entretien préventif ou non. La maintenance s'oppose au développement. Il peut y avoir donc du préventif et du correctif et ces opérations d'entretien sont financées sur crédits de fonctionnement donc ça c'est un gros morceau, on va y revenir après sur le financement spécifique, la maintenance par rapport aux crédits de fonctionnement. Lorsque les constituants du réseau nécessitent un remplacement, on procède à leur renouvellement. Opération d'investissement immobilisé par le groupe RFF. Lorsque l'on renouvelle, on n'est plus dans le lot "entretien", on est dans une enveloppe particulière, d'après ce que j'ai pu comprendre. Voilà donc d'un côté le développement, la maintenance et de l'autre le renouvellement. J'ai du mal à comprendre, mais là c'est dit dans le rapport. La SNCF, on croit en son sens le terme de la génération. Qui se confond avec le renouvellement, tandis que le contrat de performance entre l'État et RFF évoque la rénovation du réseau. Entendu comme un rattrapage de renouvellement après le constat sur l'état du réseau. Une interprétation différente dans la notion de ces opérations. On va suivre la vidéo portant sur l'entretien et le renouvellement*

b. Entretien du réseau ferré

C'est le 1^{er} article de la loi qui confie la gestion à la SNCF « *la sécurité et la gestion des voies sont assurés par la SNCF* ». La SNCF a une mission légale. Le 3^{ème} alinéa prévoit un décret et le 5 mai 1997 le Conseil d'Etat précise les articles 11 et 10. L'article 11 mentionne que « *la RFF délègue obligatoirement l'étude technique, la gestion opérationnelle et la surveillance, l'entretien régulier à la SNCF* ».

RP RFF : Je voudrais faire une déclaration. Je veux avoir une pensée dès ce matin, pour les victimes de cette terrible tragédie. Je veux avoir une pensée pour les familles et les proches. Je ne peux pas me mettre à leur place, je ne peux imaginer la peine immense qui fut la leur. Tout au long du procès, je vais contester les faits. Je vais les rassurer de mes sentiments nécessaires. Ce drame a été un choc pour l'entreprise, nous sommes en sidération. Aucun cheminot que je connaisse ne se souvient de l'endroit où il se trouvait, de ce qu'il faisait au moment de l'accident. On ne peut pas oublier que l'impensable s'est produit. Ce procès est important pour les milliers de cheminots de SNCF Réseau qui proposent un service de qualité. Il est surtout important pour les victimes, leur famille et j'en mesure l'enjeu. Vous l'avez dit hier, j'ai bien conscience que les débats sont techniques. Ils seront sans doute techniques mais nécessaires. Je m'efforcerai donc de répondre aux questions de manière claire et pédagogique. Je peux vous assurer que je garderai en mémoire que tout au long du procès, les familles des victimes vont revivre les moments douloureux de ce drame, au cours duquel, leur proche ont disparu. Maintenant, pour répondre à la question, en décembre 2009 une loi a acté la création d'une action à l'intérieur de SNCF, avec sa propre autonomie juridique. La direction de la circulation ferroviaire a pris à sa charge la circulation et la gestion opérationnelle des circulations.

P : Avant 2010, qui faisait ces services ?

MVT : C'était à l'intérieur de la RFF

P : Pourquoi une direction de la RFF ne s'en occupait pas ?

MVT : Comme vous l'avez mentionné, la loi de 1997 a confié à la SNCF, la gestion opérationnelle et l'entretien courant.

P : Merci Monsieur. On est toujours dans l'entretien. Concrètement, une mission légale de la SNCF va être concrétisée par la CGI (convention de gestion d'infrastructure). Elle concerne les missions déléguées à la SNCF. A l'époque, à l'automne 2011, se tient les assises du ferroviaire. La ministre va faire l'annonce d'une future unification. La page 26 du rapport de la cour des comptes montre qu'il eut une expectative conçue comme ayant vocation à disparaître. Cette annonce du ministre va être mise en œuvre à travers la loi du 4 août 2014. La SNCF va alors récupérer la branche INFRA. Pour Me L « *le renouvellement c'est remettre à neuf l'installation. Cette activité n'est pas une activité d'entretien. Nous changeons en grand, par exemple 50 kilomètres de voies chaque année* ».

L'article 6 du décret mentionne « *qu'on confie à la SNCF, des mandats (...)* ». S'agissant des conventions dites de mandat, on est face à des programmes qui sont déclinés en un corpus textuel précis, dont le cahier de prescription générale, le CPG mandat. Il y a un cadre juridique partagé. On a des textes qui prévoient les opérations sachant que ces opérations sont financées au coût par coût. Cette convention des mandats donne lieu à des subtilités. Ce budget de renouvellement est passé de 1 milliards en 2005 à 2 milliards. Sur ce point, avez-vous des remarques ?

APC : Non

P : Concrètement, l'entretien notamment la convention dite CGI en particulier celle du 19 juillet 2013 retiendra notre attention. La convention était annuelle en 2013. Il est prévu que la « *SNCF va s'occuper des installations techniques* ». On va voir quelque page de cette convention qui pose des

cadres dont l'annexe, 80-6-1, des termes duquel, il résulte que : « *La SNCF exerce son rôle à travers des service infra, dispose de l'indépendance fonctionnelle nécessaire pour agir sans contrainte, au service de la RFF, selon les principes et objectifs définis par celui-ci, en garantissant le respect de la confidentialité (...)* ».

Cela revient à dire que RFF ne doit pas discriminer les autres. La page 5/ 44 pose les règles du jeu. Le principe n°1 prévoit que « *la relation, RFF-SNCF dans sa dimension entretien du réseau ferré national n'est pas une relation commerciale ordinaire (...)* ». Le 3^{ème} principe « *RFF dans ces rôles de propriétaire et de gestionnaire du réseau, doit avoir une vue claire et objective de l'état réel du réseau ferré national* ».

Ce principe est important, les témoins seront informés sur ce point. **Est-ce que RFF savait ? si oui, que savait-il ? Devait-il en savoir davantage? Quels sont les mécanismes ? c'est ce qu'on verra.** En tout cas, l'information doit remonter dans la SNCF INFRA. **L'information est-elle suffisamment montée ?** c'est encore une autre question à laquelle il faudra répondre. Le principe n°6 §1 prévoit que « *la relation au titre de la présente convention entre RFF et SNCF doit être économiquement saine. Les relations sont équilibrées (...)* ». L'article 3 de cette convention liste les missions incluses dans les présentes conventions. La SNCF infra est donc en charge de « *la gestion de la sécurité dans le domaine de l'entretien, la surveillance, la réparation (...)* ». Monsieur CH et ses collègues ainsi que les prévenus nous donneront plus d'informations sur le processus de la programmation et de l'organisation. Pour animer les débats, il est noté que la « *RFF à l'aune de ses propres contraintes budgétaires, RFF a posé les objectifs, pour les années à venir* ». En juillet 2012, la Cour des comptes mentionne que « *Dans un contexte de méfiance réciproque, le dispositif conventionnel aboutit à un dispositif (...), qui mobilise de l'énergie (...)* ».

b. Mise en œuvre de la convention de mandat

P: La convention applicable est la convention CDM 29 portant sur le renouvellement de la voie. Les non individualisés étaient fixés. Le GOBEC n'existe pas. C'est l'unité de mesure fictive dite « *grande programmation équiv. e* ». C'est la moyenne du coût d'un kilomètre de voie. En 2012, le kilomètre s'élevait à environ 1,3 M€. En dessous de 1 GOBEC, on est face à une délégation. Donc, la SNCF peut se substituer. Y-a-t-il des précisions à apporter ?

AE: Oui, Je voudrais m'adresser aux familles en leur disant que je partage leur colère après cette catastrophe. C'est un traumatisme qui restera dans nos mémoires. La SNCF a mis en place un processus d'indemnisation. Nous serons amenés à dire que nous ne partageons pas les thèses des experts judiciaires. Je tâcherai Mme la Présidente, de répondre le plus sincèrement aux questions. Pour revenir, si vous le voulez bien à la présentation, on pourrait souligner deux choses. Deux choses ressortent dont le souci de la sécurité des acteurs avec le soin apporté aux contrôles afin de faire en sorte que le système fonctionne de façon plus sûre. L'autre chose porte sur le financement des dispositifs. Pour le réseau ferré national, il y a eu un équilibre entre le financement des recettes commerciales et d'autres dispositifs. La création de RFF en 1997 résulte de la dette énorme cumulée par la SNCF, avec 1260 lignes en 1996. C'est un réseau qui s'est étendu et qui coûte une somme d'argent non négligeable. Le système ferroviaire est productif. La contrepartie de cette performance est l'encadrement du matériel. Un autre point, c'est la volonté, au niveau de l'Europe, d'ouvrir le système ferroviaire à de nouveaux acteurs, alors que le ferroviaire s'est fait de façon autonome. Depuis des décennies, se construit des systèmes qui permettent de faciliter les voies et limiter les barrières techniques que constituent les barrières. Cet objectif s'est traduit par des évolutions. Pour terminer, en 1997, à la création de RFF, la SNCF était organisée en réseau organisé. Il a fallu faire

beaucoup d'organisation interne afin d'identifier les personnes en charge, d'où la création de la DCF, créant l'horairiste.

Suspension d'audience

3. Sur l'organisation générales des deux personnes morales

a. le fonctionnement de la RFF

Monsieur M représentant de SNCF RESEAU est appelé à la barre pour des explications.

M VT Je vais me focaliser sur le renouvellement. La loi prévoit que RFF peut confier des missions de maîtrise d'ouvrage à la SNCF, à travers le cahier des prescriptions générales. C'est dès la création de la RFF, qu'elle a la maîtrise des documents. Elle missionne la SNCF sur un mandat de maîtrise d'œuvre divers et varié. Si on revient à la convention de mandat, notamment la convention pluriannuelle CDM 80 029, elle a été renouvelée au fil des années, après 2010. Dans ce mandat, on a deux organisations, une organisation interne RFF avec un directeur de programme identifié et un gestionnaire de programme du côté de la SNCF, travaillant tous deux en tant que mandant et mandataire. Sur la question des opérations annualisées ou non, le montant est de 1,2 Md € par an, soit la moitié de l'ensemble du renouvellement. Sur ce montant, divisé en plusieurs, lots, correspondant au découpage. Pour permettre à la SNCF d'agir de manière un peu plus rapide, il y a un seuil en dessous duquel, la SNCF se substitue en RFF. En tant que mandataire, elle a une responsabilité ; c'est le cas du renouvellement des TJD à Brétigny. Le montant des renouvellements planifié en 2012 et validé en 2013, était en dessous du seuil. C'est 3,3M€ qui correspondent au GOBEC (unité de mesure qui permet de comparer des opérations difficiles à comparer. On a un seuil de 2.5 GOBEC ; en 2013, on est à 3.3 M€.

P: Comment ça se passe pour le renouvellement, sur lequel vous avez la main ?

M VT : RFF est maître d'ouvrage sans pour autant avoir la compétence technique encore moins, la connaissance réelle du réseau. C'est pour cette raison qu'a été confié le processus d'urgence, initié, réalisé par la SNCF, facturé dans le cadre de la convention d'entretien. Des états sont prévus en interne. Quand il y a des urgences qui vont concerner plusieurs dizaines de millions d'euros. Alors, on a des montants beaucoup plus élevés. En ce moment, il y a un dossier d'initialisation qui est monté techniquement, financièrement en interne de la SNCF. Ensuite, il y a des échanges entre le directeur RFF et la SNCF pour s'assurer du financement de ce projet, sa planification sur le terrain. Ces processus que je viens de décrire peuvent s'étaler sur plusieurs années. Donc, c'est ce dialogue industriel entre la SNCF et RFF qui permet de financer le projet. Cette description ne porte pas sur le renouvellement à Brétigny.

P: Oui, vous savez comme moi, qu'il y a une coïncidence troublante. Je voudrais poser les choses neutres aujourd'hui.

MVT: Le projet s'inscrit dans le cadre du développement et non du renouvellement. Il n'a rien à avoir avec la sécurité car le motif initial vient à la suite de l'identification avec le STIF avec un certain nombre d'éléments pour des questions de ponctualité, de développement de l'offre, du RER C. Dans ce cadre-là, un schéma directeur du RER a été construit au début des années 2000. Le projet de Brétigny s'inscrit dans ce cadre-là. Il y a le renouvellement, le développement comme l'avez bien dit.

P: Vous qualifiez donc ce projet de développement ?

M VT: Oui, tout à fait. Ce projet est financé par la région et l'Etat. Dans le cadre du financement du projet de financement, RFF peut être emmenée à financer une partie. C'est précisé dans le décret de 1997, article 4. RFF ne finance qu'à la hauteur des recettes qu'il va devoir retirer.

P: L'expectative du schéma directeur de la région avec le STIF ?

MVT: Sur l'équilibre entre le renouvellement et l'entretien, le rapport RIVIER montre qu'en France, depuis des décennies, qu'il n'y a pas assez de renouvellement. C'est un plan de rénovation qui va être validé par l'Etat. Le montant consacré au renouvellement passe d'un peu moins d'un milliard en 2005 à plus de 2 M € en 2013. (Pendant ce temps-là, la convention n'a pas été négligée, car la convention d'entretien, la CGI qui regroupait l'entretien, de la partie gestion opérationnelle ; ces deux conventions sont séparées)

P: Vous nous avez dit que le budget annuel était de 1,2 Md €, que présente la convention d'entretien en 2005 ?

RP RFF: La convention d'entretien était à 1,5 Md € en 2005. A cette époque, l'entretien était à 1,8 Md € et le renouvellement à 1 Md €. En 2001, le renouvellement a été augmenté et dans le même temps, la convention d'entretien a commencé à augmenter. C'est une conséquence directe des recommandations du rapport RIVIER. La somme totale s'élève à 4,8 Md €. Les ressources de la RFF sont les péages et subventions des collectivités. La cour des comptes l'explique très bien. La maintenance du réseau existant est déficitaire de 1,5 Md € par an. On a en 2013, un chiffre d'affaires correspondant à moins de 6 Mds €. Les péages et des sources commerciales, de 3.9 Mds € de prêts et des subventions de l'Etat allant à 2 Mds €. La cour des comptes relève un déficit structurel. On a des autorisations d'endettement validées par la commission. C'est dans ce cadre-là que la dette de RFF qui était de 20 Mds € en 1997 affectée par la loi en échange du patrimoine, va atteindre 28 Mds € en 2005 et 38 Mds € en 2013. On a donc développé et financé les budgets de redressement, en faisant progresser l'entretien, qui a lui-même été financé par l'endettement.

P: A quoi renvoie l'argent que la SNCF donne à la RFF ?

M VT: Cette somme correspond aux péages et aux subventions. Si l'on procède par année, les 4.8 Mds €, c'est 38 Mds € d'endettement de la RFF cette année-là. On a en France 4 lignes en construction à la suite de la loi GRENEL, d'autres projets nationaux, régionaux sont aussi en construction.

P: Le budget ne saurait alors être en équilibre eu égard le handicap du départ.

M VT: On finance le renouvellement par la hausse de la dette.

P: Vous augmentez donc votre dette tous les ans.

M VT: Oui.

P: Ce serait aussi intéressant de revenir sur les ressources.

M VT: Les règles sont définies chaque année de manière pluriannuelle dans le document de référence de réseau. Ces tarifications, qui au début de l'existence du RFF était gérée en direct par l'Etat, et l'Etat faisant en sorte que les péages équilibrent l'entretien. La RAF devenue RAT qui a été créée en 2006 à la suite de la directive du marché sur l'ouverture du marché a vu ses compétences s'accroître.

Il rend un avis conforme. Pour rouler en France, il faut une licence d'exploitation. En termes de sécurité, il faut un certificat de sécurité.

P: Il s'agit là du financement de la RFF à travers les péages, l'endettement structurelle, des Etats au nom des régions et en son nom ?

RP RFF: Oui, parce que l'Etat est exécutif du territoire ; c'est le cas des TET.

P: Ce sont donc les deux sources de financement ? et les contributions financières de l'Etat ?

M VT: Elles s'élèvent à 2 Mds € avec une différence en 2013, compensée par le prix des péages. Pour fixer le montant de la convention d'entretien, on est resté sur l'historique de ce que la SNCF consacre à l'entretien. C'était l'objet de l'étude que vous venez de citer. Le montant est resté stable pour les comptes dits gelés jusqu'en 2005. Ensuite, un certain nombre d'éléments de discussion ont permis d'augmenter cette somme en 2013. En 2011, il y a eu un rebasage fait par la SNCF car on a évolué. La convention d'entretien était triennale de 2008 à 2011. Elle est restée annuelle pour plusieurs raisons, mais aussi parce qu'il y avait la perspective de la réforme qui a amené au regroupement de la SNCF- INFRA et la RFF.

P: Dans votre écrit, il y a des schémas (diffusion du schéma intitulé « augmentation des ressources commerciales et baisse des concours publics). Pouvez-vous le commenter ?

M VT: La couleur bleue représente les péages, les rouges représentent les subventions de l'Etat à travers les subventions d'exploitation, la redevance d'accès est représentée par le rouge plus clair. Au départ, l'Etat avait fixé les péages de manière qu'ils correspondent au financement de l'entretien. Les entreprises ferroviaires ont vu leur péage augmenté pendant que l'Etat baissait ses subventions. Le montant, pour autant, demeure le même.

P: Le second schéma concerne les charges sur la même période de 1999 à 2013 (« des charges globales en augmentations du fait des investissements ») ?

M VT: Les frais sont restés considérables du fait de la baisse des taux. La couleur rose représente la rénovation, le renouvellement, avec l'augmentation des frais de régénération.

P: On est donc dans un autre sujet ?

MVT: oui

P: D'accord, vous concluez en affirmant que RFF s'endette chaque année de 1 Md € ?

M VT: Oui

P: Vous faites état d'autres schémas qui suivent tel que prévu dans le projet de conclusion de la RFF dit « gestion du réseau existant, un déficit structurel croissant ». Voulez-vous le commenter ?

M VT: On retrouve les recettes commerciales et les charges de RFF et donc, ce déficit structurel financé. Les autorisations d'endettement sont validées par l'Etat ; c'est ce qui permet de financer une grande partie des activités. En 2020, les dettes de réseau ont dû monter à 52 Milliards. La loi de 2018 a, au regard des transformations, repris 35 milliards d'euros de la dette. L'estimation a été faite afin

qu'il y soit une conformité avec le développement du réseau. La dette de RFF est descendue et l'Etat a racheté la part de la dette de la SNCF.

P: L'Etat a donc fait l'inverse.

M VT: On pourrait arriver à cette conclusion.

P: Pourquoi a-t-il procédé ainsi ? Vous devez avoir la réponse.

M VT: Si je m'en tiens aux projets parlementaires de 2018, il y a une prise en compte de la responsabilité de l'Etat, du projet de construction, d'intégration au regard de sa responsabilité. Certains Etats vont plus loin en prenant en compte la part liée au renouvellement.

P: Le dernier schéma porte sur « l'évolution de la dette de la RFF et des redevances d'infrastructures de RFF entre 1997 et 2012 ».

M VT: Les 3 Mds € et les 2 Mds € de redevance d'accès versés par l'Etat, on en est à près de 5 Mds € (voir le site des données et des études statistiques, ministère de la transition écologique = SOC (service de l'observation et des statistiques)).

P: Sur ce volet, financement de la RFF, y-a-t-il des questions ?

M VT: Il y a un écho par rapport qui démontre l'activité de transport de voyageur à grand voyageur qui démontre la hausse des péages. La SNCF prend ses billets en contrepartie de la circulation de ses trains, elle donne quelque chose à la RFF.

Me CA: Mme le Président, vous avez abordé le sujet de la sécurité dans la convention abordée ce matin et les questions du financement. Ma première question est de savoir si RFF a une obligation réglementaire de sécurité sur ses voies ?

Me LY : Oui, RFF à la suite de la loi de 2006 portant sur la sécurité ferroviaire a mis en place un système. Pour les GI, il y a un agrément de sécurité reconnu à la RFF tout comme la SNCF, accordé par le PCF (établissement public chargé de la sécurité ferroviaire). Cet agrément repose sur un document dit "système de gestion de la sécurité" décrivant les principes de sécurité de la RFF ainsi que ses missions et ses engagements. Si votre question porte sur la responsabilité en matière de sécurité en matière d'installation, la réponse est non, car l'entretien ressort des missions définies par la loi. Donc, c'est sous le couvert de l'agrément de la SNCF, que ces missions sont maintenues.

Me CA: Cela signifie que la délégation de mission ferait disparaître l'obligation de sécurité de la RFF en matière de maintenance des voies ?

M VT: Il n'y a pas de délégation, la loi attribue l'entretien du réseau à la SNCF, sous couvert des principes et objectifs de gestion de réseau définis par RFF et de la rémunération forfaitaire évoquée. Il n'y a pas de délégation entre la RFF et la SNCF en matière d'entretien. Autrement dit, la loi de 2006 ne modifie pas les missions attribuées à la RFF sur l'entretien qui est une mission accordée. D'ailleurs, il a été rappelé que pour des impératifs de sécurité, la RFF définit des objectifs et des principes généraux de gestion de réseaux. Il y figure que la SNCF doit maintenir le niveau global de sécurité en toute circonstance. Il ne s'agit pour autant, pas de délégation de service.

Me CA: Je suis un peu embêté car la lecture de l'article 11 lu par Mme la présidente fait état de délégation.

M VT: Si vous le permettez, je reviendrai au texte de la loi de 1990.

Me CA: La convention concerne la délégation et notamment l'entretien. Il peut y avoir un problème entre la convention et la loi, mais la convention est signée par la RFF. Il y est mentionné que RFF peut prendre des positions.

M VT: Ce dont vous faites état ressort de la gestion de la sécurité. La SNCF et la RFF ont fait un manuel commun regroupant un certain nombre de chapitres avec une partie commune et une partie spécifique à chaque société.

Me CA: Je ne dis pas que RFF a une obligation de terrain. Lorsque l'investissement dépasse un certain montant, des négociations ont lieu.

M VT: Non,

Me CA: Voyons donc le fait que RFF va donner des objectifs en matière de sécurité, doit donner compte des éléments de sécurité du réseau ?

M VT: C'est en application des objectifs de gestion du réseau. Ces principes et objectifs au nombre de 4 principaux, un objectif en matière de sécurité est celui du maintien du niveau de sécurité global en toute circonstance.

P: Quel est le fondement de cet article ?

M VT: Il est prévu par la loi, notamment un document intitulé « principe et gestion du réseau » de 1998, une version de 2016.

Me CA: Ce principe de sécurité de réseau est de base de sorte que les conventions doivent respecter les principes. Qu'avez-vous à y répondre ?

M VT: Ce sont les missions générales de la SNCF qui s'adressent pour la mise en œuvre des conventions. L'article 1 de la loi 1997 « la gestion des trafics sur les réseaux ainsi que le fonctionnement, l'installation technique sont assurés par la société nationale de chemin de fer français dans les principes définis par le réseau ferré de France ». La réglementation de sécurité est d'origine européenne et transcrite en droit Français. C'est l'Etat qui publie ces règles ; RFF édite, publie en complément, des documents d'exploitation à destination des entreprises ferroviaires pour l'utilisation du réseau. On a trois niveaux de documentation dont, en matière de sécurité correspondant à des documents généraux présentant les principes, politiques globales dont les textes RFF. Dans ces documents, on retrouve la politique de renouvellement, la stratégie de maintenance ; ensuite, les documents de la SNCF approuvés et qui s'assurent que les documents à ce niveau, répondent aux principes généraux. Enfin, des documents SNCF décrivant les modalités, normes.

Me CA : Dans le principe 3 qui figure dans la convention, il est indiqué « RFF dans son rôle doit agir (...), pour la tenue de cet objectif, RFF a besoin d'objectifs (...), le potentiel des leviers, les risques économiques, sécurité, disponibilité (...) » ; sommes-nous d'accord sur cela ?

M VT : Oui, pour alimenter la politique générale à moyen et long terme. RFF a besoin, évidemment, d'informations qui remontent de la SNCF qui donne cette vision et les perspectives. C'est dans ce cadre que les indicateurs de sécurité, les désordres sur les ouvrages d'art, en terre, les indicateurs globaux concernant la voie. On a des indicateurs de sécurité, de performance, de qualité, des causes d'irrégularité des trains, les ralentissements puisque les ralentissements sur le réseau ont un intérêt pour la perspective à moyen et à long terme sur la performance du réseau ferré, des sillons, qui doivent prendre en compte les ralentissements qui doivent prendre en compte des facteurs.

Me CA : Mme la P, vous me le direz, peut-on savoir quels sont les moyens mis en place par la SNCF et par vous-même pour la gestion des informations, en ce qui concerne spécifiquement la gestion, d'autant que depuis le rapport RIVIER on sait que le réseau est défaillant ?

M VT : Je m'empresse de dire qu'en matière de sécurité, les actions doivent être posées par le meneur, donc, la SNCF. De toute manière, ce sont des mesures conservatoires prises par la SNCF dans le cadre de ces missions. Sur la sécurité, les sujets ne sont traités ni localement, ni immédiatement. Les indicateurs permettent de se projeter et de voir s'il y a nécessité de faire évoluer des systèmes de performance. Le suivi de la convention d'entretien se fait à travers des réunions régulières. Ces réunions ont lieu tous les trimestres. Ces comités de maintenance ont pour objet de faire évoluer la politique de maintenance. Dans le domaine de la signalisation, on organise des norias de certains composants, sur la voie par exemple de Melun. Cela montre en quoi les indicateurs abordent les sujets, comment ces indicateurs sont traités par la suite. Cela ne concerne jamais les sujets de sécurité. Ces mesures sont prises par SNCF

Me CA : Affirmez-vous par exemple que les ralentissements de train ne vous seront pas notifiés ?

M VT : Oui, heureusement, parce qu'il est du ressort de la SNCF. la loi, notamment le début du paragraphe mentionne que « compte tenu des impératifs de sécurité ».

Me CA : Donc, la seule volonté d'information dont vous disposez est globale: cela permet des organisations trimestrielles ?

M VT : Oui,

Me CA : il y a t-il de la part de la RFF des contrôles, soit par le biais d'enquêtes ; il y a t-il une politique de vérification par l'accomplissement par la SNCF, étant précisé qu'un rapport ancien, pointait le fait que le réseau était en train de se dégrader année après année ?

M VT : Je vais commencer par la dernière. Le vieillissement du réseau n'emporte pas la sécurité. C'est le constat, qu'en France, compte tenu des investissements de renouvellement qui n'ont pas été suffisants, le réseau a vieilli de manière lente mais continue. La sécurité n'est pas en cause parce que la SNCF prend les mesures conservatoires selon la nécessité et RFF en tant que gestionnaire et propriétaire du réseau prend acte de ses mesures. il s'agit en particulier des ralentissements. RFF prend à ce titre, acte, tous les trimestres. Donc, il ne s'agit pas d'une intervention à ce niveau. La SNCF nous fournit la prévision de retour à une vitesse nominale. En l'absence de perspective de retour de la vitesse à la normale, la RFF prend une première de mesure en ce qui concerne les horaires, de voir en termes de renouvellement, voir avec la SNCF les mesures pouvant être prises

Me CA : Considérez-vous que le rapport RIVIER n'aborde pas la maintenance, quelles sont les vérifications en tant que donneur d'ordre ?

M VT : Sur l'application des parties communes du chapitre de gestion de la sécurité et dans son rôle de coordonnateur du système ferroviaire Français, RFF a le droit d'audit en interne et auprès de la SNCF. Certains nombres d'audit, dont la liste a été jointe au dossier, portent sur le respect des processus décrits dans le SGS. Ces audits sont préparés avec la SNCF au niveau national, dans des commissions et font l'objet de diffusion par la SNCF. Ces audits ne portent pas sur la réalisation opérationnelle mise sur l'organisation interne de la SNCF dans le détail, ce qui conduit à l'autonomie de la SNCF (représentant RFF).

Me LY: La liste est en **D 9047** et un PV d'exploitation

Me CA : Je laisse la parole à mes confrères

APC: J'ai cru comprendre que RFF ne s'occupait pas de l'entretien mais du développement qui pourrait être amené à changer les TJD. Il y a eu une tournée de validation à travers la côte **D4808**. Monsieur M., salarié de la RFF mentionne qu'il est ingénieur voie et expert dans les voies. On a un document qui porte sur la validation des travaux à faire sur cette partie. Il y en a un qui doit être changé et la TJD 9. Monsieur M. valide. Ainsi, lorsqu'on nous dit que la RFF n'intervient pas en ce qui concerne la validation, je reste surpris.

Me LY: Mon confrère fait une erreur de fait car ces éléments n'ont pas été invoqués par le tribunal.

APC: Oui, je ne l'ai pas relevé.

M VT: Je vais répondre par un élément de contexte du 25 février 2012. Il résultait que SNCF et RFF depuis le début ont tout fait, pour faire fonctionner le système ferroviaire. Il a été relevé plusieurs rapports parlementaires de sorte qu'au fil du temps, RFF et SNCF ont mis en place un dispositif afin de faire fonctionner au mieux le réseau. Donc, au début des années 2010, a été mis en place un plateau commun réunissant SNCF et RFF ; Parmi ces processus, il y a le processus d'urgence. C'est dans ce cadre-là que deux agents RFF dont monsieur M. s'est rendu le 25 janvier dans le cadre d'une tournée de validation ayant durée 3 jours, en qualité d'observateur. C'est une étape importante. Il ne s'est jamais positionné en tant que valideur mais en tant qu'observateur. Il y avait deux valideurs SNCF pour la même raison, à savoir, observer intero le fonctionnement. Je rajouterai encore que le renouvellement de Brétigny qui a été validé est rentré dans le cadre d'une opération.

Me CC : J'ai essayé de comprendre quel type d'établissement vous dirigiez. Il y a d'une part des dettes, et d'autre part, des dettes. Quel est le métier de RFF ?

M VT: Le métier de RFF est celui prévu par le législateur.

Me CC: Pour vous, votre métier est prévu par la loi ; et pourtant l'excellente conclusion de votre avocat parle de convention. En quoi consiste la sécurité selon vous ?

M VT: La sécurité de RFF renvoie généralement à des missions de maîtrise d'ouvrage. Pour ce qui concerne le sujet de Brétigny, on n'est pas dans ce cadre-là mais dans un cadre local, d'organisation interne de la SNCF.

Me CC : Quel est le quotidien en termes de sécurité sur vos voies ?

M VT: Vous comprendrez bien qu'avec 1500 personnes dont des centaines qui s'occupent de la direction générale des opérations de RFF. Il y a 50000 personnes au sein de la SNCF INFRA pour gérer à peu près 30.000 kilomètres de lignes. Ce n'est pas avec un si peu nombre de personnes à la RFF qu'on parviendrait à le faire.

Me CC: Je vous entends mais en tant que propriétaire, que faites-vous pour vous inquiéter en termes de mesures ?

M VT: Il n'y a jamais de mesure rationnelle.

Me CC: Quelles interrogations avez-vous ?

M VT: Dans le cadre du dispositif de suivi, il y a un certain nombre d'indicateurs globaux de sécurité qui permettent d'avoir des éléments pour alimenter des visions. Tout ce qui concerne les éléments à court terme sont gérés par la SNCF dans le cadre des missions qui lui sont confiées.

Me CC: Je repose la question. Pour vous, à quoi renvoie la sécurité ?

M VT: En tant que gestionnaire des infrastructures, on a un document épais qui décrit et qui fait valider par le PSS. Pour bien comprendre le sujet par rapport au débat qui est le nôtre, il n'y a pas de responsabilité opérationnelle, on ne mène pas des opérations.

P : Quelle est la cause du ralentissement ?

M VT: Elle peut être diverse et variée. C'est une mesure conservatoire qui peut être prise par le meneur.

P: Comment auriez-vous pu sanctionner la SNCF ?

M VT : La SNCF répond à l'EPSF car la SNCF dispose de sa propre convention de sécurité. Je ne parle pas des accidents ou incidents majeurs. Il me semble important de bien comprendre comme dans les rapports avec l'État, des agréments de sécurité distinct

P: Mais, ce sont vos principes et non ceux de l'EPSF ?

M VT: Certes, mais il s'agit de la gestion. En termes de réglementation, il existe des textes nationaux validés par l'Etat qui s'appliquent.

Me CC : Qui sanctionne donc ?

M VT: La sanction revient à l'EPSF (Établissement public de sécurité ferroviaire ; à vérifier). L'agrément de sécurité pour RFF ou la SNCF est renouvelé chaque 5 ans.

Me CC : Il ne vous paraît pas surprenant que ce soit un tiers qui vient sanctionner le manquement aux règles que RFF a établi ?

M VT: Ce pouvoir de sanction a été posé par la loi de 2006. Ce sont des principes généraux qui s'appuient sur la réglementation française. Ce sont des principes de bon sens, qui donnent un cadre en matière de principe général. On a des missions de maîtrise d'ouvrage.

P : A quel moment RFF intervient, comment organiser le lien. En lisant cet article, on en revient à cet article qui porte sur le courant. Ce que vers la RFF en 2013 pour la question du renouvellement des voies. Nous sommes sur 485 M€. La problématique est de savoir s'il fallait renouveler la voie ou non ? Il résulte de l'annexe que la consistance du lot, qu'il y a 10305 appareils à remplacer, sachant qu'il y a en France, 10300 en France. En suivant ces chiffres, il faut des années pour procéder au renouvellement. La question est de savoir puisque depuis tout à l'heure de la délégation à la SNCF de sorte que la RFF n'a pas à intervenir. Est-ce vous qui fixez ce montant de manière unilatérale, s'agit-il de discussion, de remontée, de rénovation en termes d'appareil. Êtes-vous liés par les propos de la SNCF ou aviez-vous une liberté d'action en limitant la rénovation ?

MVT : On est bien sûr le renouvellement. Je le redis car ce renouvellement est basé sur le processeur d'urgence ; c'est-à-dire que c'est la SNCF qui par sa connaissance fine de l'état réel du réseau de l'expertise qu'elle peut mener, des expertises accordées dans le cadre du programme, elle a la charge dans le cadre du mandat donné. C'est à travers ce processus que les besoins remontent. Ces dossiers initialement travaillés par la SNCF que la banque de projet s'alimente et donne lieu à discussion entre la gestion du contrat de voie et le directeur de la voie. Il convient de rappeler que dans le cadre du renouvellement, le processus a été enclenché, donnant lieu en interne à SNCF a expertise, à validation et planification en 2016. Comme en plus de cela, la RFF est en dessous du seuil de 2.5 GOBEC, la SNCF a toute l'aptitude à travailler sur le financement. Il ne s'agit donc pas d'un cadre qui sorte du processus habituel.

P : Si vous n'avez pas injecté suffisamment d'argent, c'est parce que la SNCF ne fait pas passer assez d'éléments. La dernière explication que vous avez apportée en ce qui concerne Brétigny, pourquoi vise-t-on 300 appareils ?

MVT : La RFF connaît le nombre d'appareils parce que la planification du remplacement d'appareil de voie résulte de plusieurs années d'expertise, de validation, d'inscription dans l'ordonnancement des travaux, sur la ligne de manière générale. C'est un processeur qui nécessite du temps. La construction d'un horaire de service est un processus complexe qui doit combiner des demandes de la part du meneur, des projets de renouvellement, en lien avec le projet de développement, au réseau existant. C'est un processus d'origine Suisse. Il semble important de dire que ce processus nécessite 295 appareils.

P : Pour ne pas attirer les foudres de Me LY, la question de ligne de Brétigny a été évoquée dans la convention.

MVT : Le paragraphe lu porte sur le renouvellement. Il s'agit de l'entretien. Le paragraphe est informatif. L'entretien et le renouvellement sont des sujets qui justifient la présence de cet article qui communique une information en matière de renouvellement. Cette information porte sur l'entretien.

AE : Les dépenses d'entretien emportent de nombreux forfaits. Il y a des objectifs sur un certain nombre, une description physique en ce qui concerne le travail d'entretien. Un composant renouvelé nécessite moins d'entretien. Pour redimensionner le volume des entretiens, il faut une lecture. Dans le document présenté 295 appareils de voies donnent un moyen de durée de vie de 34 ans. Il y a dans ces appareils, 23% d'appareils dit BETON. Dans la voie moderne, les travers en bois sont remplacés par des bétons. C'est la durée de vie du bois qui justifie le renouvellement du plancher bois.

Me MY : Pouvez-vous préciser la durée de vie ?

AE : Oui, il y a un équipement assorti d'un entretien. A l'issue de la dégradation, se pose la question du constituant, du remplacement, à travers un remplacement par des bois. Sur les groupes UIC à fort trafic la politique est de remplacer les politiques. Cette échéance revêt un caractère technico-économique. Il faut alors remplacer l'appareil de bois.

P : Il est indiqué que les chiffres. Conformément à l'article 2 du cahier des clauses générales document 1 sur la prestation à réaliser, les paramètres, dont la variation influe sur les conditions de réalisation, les objectifs annuels, et le montant annuel de la rémunération, convenus entre les deux parties ». La lecture de l'extérieur conduit à s'interroger sur la transparence de ce mode de fonctionnement ?

AE : Le cœur de la convention les plus lourds est désigné dans le chapitre.

P : Il n'y a pas de contradictoire. Je ne vois pas en quoi il y aurait une variation eu égard de ce qui a été dit et la consistance du lot. Faudrait-il peut relire la convention à la fin de comprendre ce qui a été signé.

Me MY : Pour être certain de vos propos, la réalité est le montant ? est-ce la réalité de votre question ?

P : Non, la question était de savoir si RFF avait donné assez de moyens à la SNCF pour le renouvellement de la RGD ?

Me MY : On est dans la convention d'entretien. L'article sur le renouvellement mentionne le montant de 126 millions d'euros pour 2013 correspond à un montant de la convention de mandat. A titre informatif, il y a un intérêt à avoir la maintenance et les perspectives de renouvellement. L'ambiguïté relève de cela puisque la page lue ne s'applique pas à l'article 4. Ce paragraphe perturbe les échanges. Pour répondre en complément de monsieur TRUIF, la rémunération forfaitaire globale donnée par RFF à SNCF est de 2 milliards et 250 millions en 2013. La partie de cette somme est de 1 milliards accordés dans le cadre de ce lot. Dans ce cadre-là, la confusion est compréhensible. RFF valide alors le global. Mais d'un commun accord entre la SNCF et RFF, il y a un chiffrage de la part de la SNCF. En termes de volume de production, il y a un certain nombre de thématique qui sont identifiées avec des objectifs de volume indiqué. Pour le sujet nous concernant, le nombre de remplacement de ferrure d'appareils de voie s'élève à 2270. Ces chiffres sont une manière pour SNCF et RFF de suivre globalement, la convention d'entretien.

AE : Peut-on revenir sur la page 31 portant sur le point 4 intitulé "de renouvellement annuel et pluriannuel (5 ans), cette estimation des besoins exprimés par SNCF en termes de renouvellement, sont des renouvellements programmés dans l'année en termes d'urgence. Imaginons que ce document soit de 2016, nous aurions eu un chiffre différent, et le coût de remplacement dont le remplacement a été validé pour une opération à venir en 2007. C'est la raison pour laquelle, on retrouve ces chiffres par anticipation. En imaginant que la SNCF est le mainteneur, il y va de sa responsabilité, de notifier du budget de renouvellement. C'est cette anticipation qui a été faite au cours de l'année, il peut y avoir des aléas non programmés

M VT : Il ne s'agit pas d'envisager l'existence d'une liste mais simplement d'un accord conclu entre la SNCF et la RFF. Cela montre le fond du calcul, de la fixation.

Me MY : Monsieur le procureur, la SNCF communiquait sur la base à travers cette anticipation en estimant qu'il est nécessaire de renouveler. C'est donc, un besoin exprimé en amont pour exprimer le renouvellement à venir.

M VT: On est passé à une fluctuation car des équipes, experts, valideurs de la SNCF, ont identifié, évalué, chiffré, des projets, d'initialisation pour des renouvellements. RFF a fait évoluer en fonction de ses volontés là. Des dossiers ont été menés, planifiés. Inscrire un appareil de voie est un travail de préparation avec la SNCF, les entreprises ferroviaires pour la circulation. Il s'agit là d'un réglage qui se fait de manière fine. Il s'agit du renouvellement.

P: Vous répondez-donc par l'affirmative du procureur de la République ?

M VT : Il y a une politique, notamment l'ordonnancement des travaux sur une ligne. L'étalement de travaux sur plusieurs périodes conduirait à des situations complexes. On regarde sur un axe donné, ce qui déborde les structures territoriales régionales. Il y a une vision de reprogrammation

P : L'un n'exclut pas l'autre ? Est-ce à dire que la SNCF, n'émet pas d'avis, la RFF ne fournit pas d'initiative ?

M VT : Il est bien clair que la RFF ne crée pas de doublons aussi bien en ce qui concerne les travaux ou autre. Parce qu'il y a des compétences, les équipes opérationnelles de chaque société possède une vision fine de l'état du réseau

P : L'audit n'a-t-il pas été sous-évalué ?

M VT : L'audit a évalué pour 1997. A la création de la RFF, rien n'a été changé de ce point de vue-là. Simplement il est important de bien identifier la somme consacrée à l'entretien pour partir d'une base

P : Comment se fait-il qu'il n'y est pas de précision sur l'organisation ?

M VT : L'audit parle simplement de l'entretien. Quasiment 5 font de l'entretien que du renouvellement. Les conventions d'entretien donnent lieu à un certain nombre de discussions. On en vient à une convention pluriannuelle

P : C'est tard déjà

M VT : La convention d'entretien a continué à augmenter car tel était l'objectif. 200 millions ont été adoptées.

Me CA : Je voudrais revenir au financement de la RFF. Pouvez-vous nous expliquer comment vous faites pour vous financer année après année ? Comment une entreprise peut-elle subsister avec un endettement pareil ?

M VT: On est un établissement public sous la tutelle de l'Etat, dans ce cadre, le conseil d'administration qui valide les comptes se compose de 18 personnes, soit 1/3 des représentants de l'Etat, 1/3 du personnel et 1/3 de personnel qualifié. L'Etat est majoritaire dans le conseil d'administration. Le Commissaire veille à l'application des politiques prises par l'Etat.

Me CA : Votre dette est en toute circonstances garanties par l'Etat au regard de votre statut d'EPIC ?

M VT : Sans être financier, j'ai entendu dire que notre statut nous permettait d'emprunter sur les marchés européens.

Me CA : On a l'impression que vous avez les moyens de perdre de l'argent ?

M VT : Tel que mentionné ce matin, la RFF a la possibilité de s'endetter pour des sujets de développement

Me CA : Vous avez expliqué que l'Etat se désengageant de plus en plus en disant que dans d'autres pays, les choses se déroulaient distinctement. Un rapport de mars 2022 mentionnait que RFF, pour ses homologues européens, coûtait beaucoup.

MVT : C'est une analyse assez longue. Il était dans l'audit RIVIER de 2005. En 2005, ce rapport souffrait d'un manque de massification des travaux, de mécanisation, de digitalisation sur un certain nombre de sujets. C'est ce qui a été entrepris dans le projet. Le plan de rénovation a été entrepris à la suite du rapport RIVIER. La productivité s'est maintenue. Dans le contrat de performance actuel, on a un retour.

Me CA : Les sénateurs ont relevé une hausse moyenne « *de 5% justifiée par une mauvaise maîtrise du personnel* » ; vous en pensez quoi ?

AE : Il existe des régulations, la France est là aussi très en retard par rapport à d'autres pays, d'autres réseaux. Ce sont des actions qui mobilisent des moyens. Le fait aussi que le réseau Français très étendu en kilomètre avec un effet de capillarité fort. Le réseau Espagnol n'est pas aussi capillaire que le nôtre. En termes d'ingénierie, il y a beaucoup de demandes de la part de la SNCF Réseau. Il a été ajouté à Paris. Il y a des sollicitations qui expliquent l'inflation des prix sur ces métiers

Me CA : En 2016, la Cour des comptes estimait qu'on avait bien avancé. Pensez-vous qu'il eut des évolutions ou plutôt que le sujet est toujours le même ?

AE : Ce n'est pas en quelques années qu'il sera possible de revenir à une situation plus confortable. les efforts considérables se poursuivent et vont se poursuivre. 2 milliards 9 sont prévus par an. Pour rappel, le vieillissement ne veut pas dire mise en danger. Il y a donc un objectif dans le contrat de performance sur la ligne du réseau. On a un indicateur technique qui a le mérite d'être composite. On parle de l'indice de consistance de la voie qui est noté de 6 à 10. L'objectif est de stabiliser l'indicateur pour le périmètre autour de 50 à 55.

Me CA : Vous n'êtes pas d'accord avec les rapporteurs parlementaires qui considèrent que le plan performance ne permettra toujours pas de stabiliser (...), qu'il va continuer vers l'aggravation et qu'il faudrait porter le plan annuel à 3, 8 milliard d'euros pendant 10 ans pour arriver à arrêter le processus de vieillissement? ?

AE: Oui, la Cour des comptes avait évalué ce montant- là. Après c'est un choix de la nation. Effectivement, les moyens que l'on met dans la rénovation du réseau sont des moyens suffisants pour garantir la sécurité. En revanche, considérer qu'ils sont insuffisants pour avoir des délais réduits, acceptables, d'un réseau du niveau du réseau allemand et d'autres etc., oui, les moyens sont insuffisants en termes de performance. Ça veut dire qu'il y a encore beaucoup de ralentissement.

Me AE : Vous insistez pour que le vieillissement ne soit pas synonyme d'insécurité. Êtes-vous d'accord que plus un réseau est vieux, il demande une maintenance importante, plus il risque d'y avoir des "défaillance accidentelles", plus on va désorganiser les personnels de maintenance, et avoir besoin d'un personnel de maintenance plus efficace et plus vigilant, ce qui peut confronter à une insuffisance et donc à des problèmes de sécurité ?

M VT: Le système ferroviaire français est bâti depuis des décennies, sur le fait que quand il y a une défaillance de composant, le système se met en arrêt. C'est-à-dire aléatoire qui intervient sur la voie, la signalisation etc., le système se met en arrêt. C'est dans ce cadre que je disais que les moyens sont mis en place pour maintenir la sécurité.

Me CA: Je n'ai pas d'autres questions.

P : Me CA, vous verserez au débat le rapport de l'an dernier. Me LY, vous voulez poser des questions à votre client ?

Me LY : Je voudrais commencer par le financement avant d'en arriver à la sécurité. Sur le financement, pensez-vous que la RFF est une entreprise comme les autres ?

AE : Ce n'est pas une entreprise comme les autres dans le sens où c'est un EPIC, qui est soumis au contrôle de l'Etat et qui est sous sa tutelle.

Me LY: Vous parlez tout à l'heure du conseil d'administration de RFF, pouvez-vous indiquer en quoi consiste le Pré-conseil d'administration ?

M VT: Dans le cadre de la préparation des conseils d'administration, notamment lorsqu'il s'agit de valider le budget, compte de l'entreprise, l'Etat doit s'assurer, que c'est cohérent avec les politiques générales de la Nation, avec la loi de finance, les comptes publics notamment la question de l'endettement. Il y a des réunions préparatoires pour s'assurer que les décisions prises soient conformes aux principes qui ont guidé la création de la RFF.

Me LY: Dans cette même ligne de question, est-ce que la RFF se réveille un matin en prenant une décision sur un coup de tête ?

MVT: Sur le développement des lignes à grande vitesse ou non, c'est bien une décision de la puissance publique, donc de l'Etat, des collectivités territoriales en ce qui concerne les projets régionaux mais l'Etat n'est jamais très loin parce que souvent ça se déroule dans le cadre des contrats plan Etat région.

Me LY: Dans le cadre des missions de RFF, est-ce que le conseil d'administration de RFF peut décider de fermer une ligne s'il en a envie ?

RP RFF: Non, puisque le retranchement d'une ligne du réseau ferré national est une décision qui doit être validée par l'Etat.

Me LY: Est-ce que cette notion de service public qui est rappelée par la loi n'est pas en réalité la notion qui domine les décisions prises par le conseil qui domine avant tout ?

M VT: Dans l'objet de RFF, Les 4 missions consistent à développer, aménager, mettre en valeur et la cohérence du réseau se font dans le respect du principe service public et dans l'objectif de promouvoir le transport ferroviaire en France, et dans un cadre du développement durable.

Me LY: Je vais passer à la sécurité. On a compris qu'il y avait un point de désaccord sur la question de la délégation, est-ce que la SNCF est délégataire de la RFF pour la réalisation des missions d'entretien ? Est-ce que RFF est son donneur d'ordre? Et comme tout donneur d'ordre, contrôler son prestataire, s'assurer de la réalisation de sa mission, le cas échéant le contrôler ou est-ce qu'on est sur une autre forme de relation. J'aimerais revenir sur une question qui vous a été posée tout à l'heure, je cite *“ je suis un peu embêté, l'article 11 dit que RFF délègue obligatoirement la surveillance et l'entretien régulier (...) Il me semble que c'est réglementairement une délégation. »*, Pouvez-vous nous lire l'article 11 du décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et au statut de RFF.

M VT: *lecture de l'article.* (source Légifrance).

Me LY: J'ai une question M. MVT, on vous l'a demandé tout à l'heure, s' il ne s'agissait pas réglementairement d'une délégation en citant un article 11 devenu art 4. Est-ce que quand on dit que dans le cadre de l'article 11 du décret du 5 mai 1997, est-ce qu'on ne rappelle pas simplement ici, que RFF assure ses missions et que SNCF assure ses missions, chacune dans le périmètre prévu par la loi ?

MVT: Oui

Me LY: Vous avez l'art 1 de la loi 97 qui fixe dans son alinéa 1er 4 missions à RFF, l'alinéa 2 qui fixe une mission à la SNCF. L'Article 11 du décret rappelé tout à l'heure confirme le fait que c'est la mission de SNCF de procéder à l'entretien et l'article 3 de cette convention déploie ces obligations normatives prévues par la loi de 97, vous êtes d'accord avec cette analyse?

AE: Oui

Me LY : Monsieur MVT, si l'on considère qu'il n'y a pas de donneur d'ordre et de prestataire, pas de délégant et de délégué, comme on essaie de le faire croire pour imposer à RFF des missions qui ne sont pas siennes et que le législateur n'a pas voulu lui donner, dans ce cas SNCF, qu'est-ce qu'elle veut, il n'y a pas de contrôle de ce qui peut être réalisé au sein de SNCF, partagez-vous ce point de vue ?

M VT: Il est précisé dans la convention de gestion que la SNCF agit avec son autonomie de gestion en tant qu'EPIC. Dans la convention, il est prévu que RFF et SNCF examinent, dans le cadre du suivi de cette convention d'entretien, un certain ordre d'indicateur mais La SNCF a bien une autonomie de gestion.

Me LY : la SNCF est-ce que ce sont des personnes sans expérience, sans qualification? Où il n'y a pas de contrôle en interne, c'est la loi qui vous a imposé une personne non capable qui ne connaît pas le réseau?

M VT: Sur l'entretien, elle se réalisait avant la création de la RFF, donc SNCF a un système de contrôle de 1^{er} niveau, de 2^{ème} niveau, un système d'audits régionaux ou nationaux, en un mot, comme précisé dans la SGS de la SNCF, tout un dispositif qui permet de contrôler le niveau de sécurité de cette mission.

Me LY: Justement, ce SGS, annexe 74, on vous a posé la question pertinente de savoir si en matière de sécurité RFF n'a aucun rôle ? Si vous vous en désintéressez ? A titre complémentaire, dans le cadre de vos missions posées par l'article 1^{er} de la loi de 1997, à savoir l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, quelles sont vos missions de la RFF en matière de sécurité ?

AE: La politique de sécurité de RFF existe et est écrite avec force détail dans le SGS de RFF. Cela a donné lieu à un agrément de sécurité de GI qui a été renouvelé début 2013. Cette politique de sécurité correspond aux missions qui sont celles de RFF, qui concerne la maîtrise d'ouvrage, aussi bien en ce qui concerne les projets de développement, etc. Être maître d'ouvrage d'une ligne à grande vitesse par exemple emporte des engagements considérables.

Me LY: Sur cette question de sécurité, M. MVET, pouvez-vous aborder le décret 2006-1279 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires (annexe 74 2-82), pouvez-vous donner lecture de l'article 2 de ce décret ? alinéa 2 ?

MTV: *lecture de l'article 2 : “ L'Etat veille à la sécurité ferroviaire “*

Me LY: On s'interrogeait tout à l'heure M. MTV sur le rôle de RFF en matière de sécurité. Est-ce que vous m'informez ou vous pensez que j'ai tort en pensant que l'Etat, qui au même moment crée l'EPSF est l'architecte de la sécurité et ensuite organisé en fonction des missions, le rôle de chacune des entités qui coexiste sur le réseau, est ce que c'est comme ça que ça se passe?

MVT : Oui, absolument. Comme je l'ai indiqué, la réglementation en matière de sécurité ferroviaire est d'origine européenne et française, et c'est l'Etat qui sera responsable de transcrire, de publier les réglementation afférentes. Ensuite, les établissements GI, CAD RFF, SNCF dans sa dimension de gestionnaire, et les entreprises ferroviaires, publient la réglementation qui en découle en déclinaison pour leur activité.

Me LY: Pour creuser un abcès qui semble un peu évident, pouvez-vous donner ce qu'est la définition du GID (gestionnaire d'infrastructure délégué), puis est ce que vous considérez que la SNCF en tant que GID serait délégué par RFF pour réaliser les opération d'entretien, est ce que c'est un abus de langage, est-ce que c'est ce qu'il faut comprendre quand on lit cette définition?

M VT: J'ai donné lecture de l'article 9 dudit décret de 1977 : *lecture du décret* . Pour répondre à votre question, on parle bien ici du GID tel qu'il est précisé, c'est en tant que chargé par la loi de la mission du fonctionnement de l'entretien et de l'installation technique et de sécurité vis-à-vis du réseau national. En clair, la SNCF est le gestionnaire d'infrastructure délégué de l'Etat par le loi.

Me LY : Je reviens sur la question qui vous a été posée, elle commençait par “ *je suis un peu embêté* ” et se terminait par “ *il me semble que c'est réglementairement une délégation* ” est-ce que , M . MTV il vous semble que vous avez ici une délégation de RFF à SNCF de l'entretien du réseau ferré national ?

M TV: Non

Me LY : Dernière question sur le thème de la sécurité. Pour prévenir tout reproche que l'on pourrait vous faire, de ne pas vous intéresser à ces questions de sécurité, pouvez-vous nous donner lecture de la côte **D 9959**, la partie sécurité.

M TV: Il s'agit du récapitulatif d'activité au titre des programmes d'audit de 2007 à 2013 pour le réseau ferré de France (*lecture du programme*).

Me LY : J'aimerais terminer, M. M par une série de questions. Madame la Présidente je suis navré, c'est vrai que c'est vous qui devez diriger l'audience. Dans cette audience compliquée, il est pénible de s'en tenir au thème de l'audience, je sais que mes confrères de la partie civile connaissent trop bien le dossier pour ne pas avoir vu dans la question posée un piège, venir l'interroger sur la tournée de M. M., qui scrupuleusement au regard ce à quoi on est tenu, n'aborde pas ses questions, que tout le monde se rassure, seront abordées dans le cadre de ce procès; J'aimerais en revanche que comme ça été ouvert, on ne laisse pas croire que RFF refuse de répondre à des questions. **D 4906**, déclaration de M. M., sur la question du hasard, Monsieur M. affirme « *mon objectif n'était pas d'apporter une expertise sur les composants, mais bien de comprendre le processus de remonter des informations à cette époque (...)* », confirmez-vous que cette tournée de 2012 s'inscrit dans le cadre du processus d'émergence et non dans le cadre d'une tournée de validation d'un renouvellement d'appareils de voie, de validation d'un délégataire à un délégant ou d'une tournée qui n'est pas conforme à la loi ou au décret ?

M VT: Je vais peut-être me répéter par rapport à ma déclaration de tout à l'heure. Le processus d'émergence est clé pour alimenter le renouvellement. Donc la qualité de ce processus d'émergence est importante. RFF et SNCF ont mis en place, dès 2011, un plateau commun pour travailler ensemble afin d'améliorer le fonctionnement du système ferroviaire. Dans ce cadre, il a été convenu entre les deux entreprises de mener un certain nombre d'observations sur différentes étapes de ce processus. Il a été décidé, puisqu'il y avait une tournée de validation qui était prévue sur IDF les 24, 25 et 26 janvier 2012 d'associer les observateurs RFF, de doubler le nombre de valideurs SNCF pour observer les différentes étapes et travailler sur le processus lui-même. C'est dans ce cadre là que M. M était observateur, sur un seul jour, le 25 janvier 2012.

Me LY: Donc quand M. M. dit “ *l'objectif n'était pas d'apporter une expertise sur les composants* ” est ce qu'on peut bien comprendre qu'il ne participait pas à une tournée de surveillance ou qu'il n'était pas là pour compter les boulons, pour vérifier le serrage des vices, pour s'assurer du bon montage des composants mais qu'il était bien là pour une opération d'émergence?

M VT: Non, Il n'était pas là pour tout ce que vous avez cité, pareillement pour faire une analyse technique, il était là pour observer une étape du processus d'émergence.

Me LY: Plus haut dans la côte, les enquêteurs demandent à monsieur M. « *votre service a-t-il déjà été amené à refuser une demande de renouvellement* », est ce que vous savez sa réponse?

M TV : Je pense qu'il a répondu par non.

Me LV Vous avez tout à fait raison, je n'ai pas d'autre question pour aujourd'hui

P: Me LY a déjà évoqué pas mal de choses. Pour la sécurité de tous, moi ce que j'avais prévu, c'est important, car il est en lien avec la dimension pénale, il y a la directive du 26 avril 2004 sur la sécurité du chemin de fer communautaire. Il est mentionné que l'Etat est chargé de définir les objectifs de sécurité à atteindre et de répartir entre les différents conducteurs le soin d'établir, en fonction de leur compétence et le cas échéant des (...), des dispositions opérationnelles nécessaires à la condition de leur activité. En cascade, en interne, on a le décret d'octobre 2006 qui a transposé la directive

européenne de 2004, et qui fixe effectivement le cadre général des compétences attribué à chaque acteurs, les autorisations qualifiées par Monsieur MVT, dont le certificat ou l'agrément délivré par l'établissement public de sécurité ferroviaire, c'est en quelque sorte le gendarme de la sécurité ferroviaire, et il les a accordé à RFF et à la SNCF. Cet article 1^{er} indique que c'est une mission partagée par l'Etat et toute personne exerçant une activité ferroviaire : gestionnaire d'infrastructure comme RFF, gestionnaire d'infrastructure délégué comme SNCF, les entreprises ferroviaires. Les articles 3, 4 ont été cités, et il y a aussi l'article 5 qui dit que: *« l'exploitation et la maintenance des infrastructures, des installations techniques et de sécurité, et matériels roulant sont conçus et mis en œuvre de manière à permettre le maintien permanent de la sécurité. Toute personne exerçant une activité ferroviaire met en place des procédures d'exploitation et de maintenance permettant de maintenir la sécurité des éléments du système ferroviaire, placée sous son contrôle dans le respect de la réglementation mentionnée à l'article 3. Ces procédures font l'objet de documents écrits qui précisent notamment une modalité de consommation des données relatives à la sécurité. »*. Là, on se dit à qui incombe cette conception, cette mise en œuvre et la responsabilité en matière de sécurité. Il y a la réponse de Me LY qui dit que : **le gestionnaire d'infrastructure délégué l'est par la loi et non pas par RFF**. L'article 10 précise que: *« RFF établit et publie la documentation d'exploitation du réseau ferré national qui selon les sections de ce réseau précise les techniques d'admission des (...)locales. »* L'article suivant, le 11 prévoit que : *« le gestionnaire de l'infrastructure, le gestionnaire de l'infrastructure délégué et de l'entreprise ferroviaire établissent dans le respect de la ... technique, , de sécurité de l'exploitation, mentionnée à l'article 3 et des conditions techniques, des consignes de local d'exploitation de (...) »*. Cet article prévoit que ce sont les gestionnaires qui établissent des consignes et veillent à leur respect des personnes par qui elles s'appliquent. Plus tard, un arrêté du 19 mars 2012 qui " Fixe les objectifs et méthodes des indicateurs de sécurité ", qui distingue le respect des normes entre celles élaborées par RFF, par EPSF et chaque exploitant ferroviaire. Les textes élaborés par RFF s'imposent dès leur publication officielle et ont aussi une valeur réglementaire. Cette norme est puissante. Les textes publiés par l'EPSF, eux, sont des moyens acceptables de conformité. En déclinaison de ces normes, chaque entreprise ferroviaire, notamment la SNCF, doit établir en interne, des consignes opérationnelles pour la sécurité. L'article 15 de cet arrêté explique que *« tout exploitant ferroviaire établit ses consignes et ses instructions opérationnelles dans le respect des dispositions du présent arrêté et des autres textes en application de l'article 3 du décret de 2006, de la documentation d'exploitation et des prescription émises lors de (...) »*. L'Etat fixe les objectifs de sécurité, les indicateurs et les méthodes. Le deuxième pilier est créé en 2006 : EPSF étant l'autorité de sécurité qui délivre les agréments de sécurité et qui a tout pouvoir pour contrôler, inspecter, auditer la sécurité. Le troisième pilier est la loi française qui confie la maintenance à la SNCF compte tenu des impératifs de sécurité. Pour terminer, dans le dossier, on a le manuel du système de gestion de la sécurité, figurant dans l'annexe 81-4, qui contient les agréments de sécurité de la RFF et de la SNCF. On trouve aussi, en annexe 74, la partie du manuel concernant uniquement SNCF. Il découle d'arbitrages économiques.

Audience du Mardi 3 mai 2022

P : Petit point préalable sur les documents reçus : nous avons bien reçu le rapport sénatorial évoqué par *M. Ch...la* de mars 2022, le courrier de *F...F...* écrit au greffe et hier après-midi, après des péripéties informatiques, tous les documents de M. B. qu'il souhaitait évoquer durant son intervention ont été reçus. Les parties civiles l'ont aussi reçu.

APC_ Fy : Avez vous reçu l'arrêt de la cour d'appel de Rennes ?

P : Nous l'avons reçu et nous avons aussi reçu le projet d'écriture des parties civiles, la défense les reçoit aussi. De plus, l'avocat de M. Ma ne reviendra plus car il n'a pas de nouvelles de son client. Aujourd'hui, dans le cadre de la 2ème partie - L'accident et les premières investigations, nous allons nous consacrer au III- Focus sur quelques particularités de l'enquête judiciaire. On va alors entendre les experts et beaucoup de témoins. Des particularités de l'enquête judiciaire ont d'ores et déjà été évoqués mais celles-ci méritent qu'on y revienne postérieurement à l'intervention de M. H.

Ce matin, nous allons écouter M. H puis M. A sur un certain nombre d'écoutes. Nous ferons ensuite la pause et nous écouterons M. V puis M. C sur la problématique des pressions dont il a été accusé à certains moments de l'enquête.

Avec M. H, on va cibler les premières constatations, on va faire un exposé chronologique. Lorsque M. H a été requis, il a rendu 3 documents. Cette intervention a révélé des éléments inhabituels qui tiennent au fait que certaines personnes ont été sur les lieux avant lui et que des photos ont été prises avant celles des enquêteurs.

Entrée de Monsieur H. Il décline son identité et prête serment en tant qu'expert. Monsieur H effectue dans un premier temps sa déposition puis des questions sont posées par la Présidente et les différentes parties.

La déposition de M. H a été particulièrement difficile à comprendre que celui-ci ne parlait pas dans le micro. A plusieurs reprises les avocats lui ont demandé de parler plus fort. Cela se ressent dans la retranscription.

H : Cette affaire m'a été confiée par le procureur de la République concernant cette affaire. Lorsque je suis arrivé à la gare, j'ai commencé à prendre des photos, à faire l'état des lieux. L'accident était localisé au niveau du cœur de traversée (TJD 6/9) situé sur la file de droite dans le sens Paris-Limoges. Le déraillement est dû au retournement d'une pièce métallique (éclisse). C'est donc le retournement de cette pièce qui a provoqué la sortie de la trajectoire. Toutes les photos dans le rapport (*affichage écran audience*) ont été prises avant la découpe du tronçon et réalisée le jour même des faits dans des mesures conservatoires. Il s'agissait d'une solution privilégiée. J'ai notamment remarqué, comme vous pouvez le voir, l'absence d'un boulon d'attache (éclisse). Les attaches servent à fixer le rail sur la traverse. Sur la page 16, vous pouvez voir que le tronçon a été découpé et conservé très soigneusement et 5 ou 6 jours après, nous avons reçu le résultat du contrôle de serrage de l'ensemble des boulons du secteur : 11 boulons resserrés sur 38 dont 1 complètement desserré. Deux tresses métallurgiques étaient manquantes mais il ne semble pas que cette absence ait eu un rapport avec l'accident. Toutes les voies sont d'origine, de 1991 et le cœur de la partie gauche a été remplacé en 2007. De nombreux boulons ont été cassés au cours de l'accident. Le jour de l'examen, il y avait 7

personnes, des cadres techniques de la SNCF et l'ingénieur de l'enquête et moi-même. Tout ce que j'ai constaté, a été constaté par tout le monde. (...) Le troisième boulon était très certainement absent car on voit très bien l'oxydation. Je suppose donc qu'il l'était au moment du sinistre. Dans le quatrième logement, le boulon se trouvait bien en place après l'accident. A l'issue de nombreux passages effectués par les trains précédents, l'éclisse s'est tournée à 180 degrés et venue se loger dans l'aiguille de la TJD 6/9, ce qui a entraîné le déraillement. Lors du passage, le rail est soumis à des fortes vibrations (hertziennes). Tout l'ensemble (*assemblage éclisse/rail*) est soumis à ces vibrations. Si les 4 boulons étaient présents et serrés correctement, l'accident n'aurait pas eu lieu. (*affichage croquis sur écran audience*).

J'ai quand même été surpris de retrouver tous les boulons au même endroit donc j'ai demandé des analyses métallurgiques pour m'assurer qu'il s'agissait bien des boulons qui devaient être dans les logements et qu'il ne s'agissait pas d'une cassure brutale et imprévisible. Je suis restée, initialement, 15 jours sur ce dossier.

P : Côte D.452, premier rapport envoyé au procureur de 5 pages, le 20 juillet 2013. D'où sort cette photo ? Est-ce la photo trouvée sur internet ?

H : Non ce n'est pas elle. Celle que j'ai prise sur internet, je l'ai récupérée sur Twitter dans un article publié par le journal Ouest France, le 12 juillet, uniquement pour illustrer.

P : Le 13, vous étiez sur les lieux, vous avez pris des photos et avez marqué d'une craie rose des anomalies. Vous avez ensuite procédé au découpage du tronçon que vous avez fait décalé sur le côté et recouvert d'une bâche. Il y a deux mots que je n'ai pas compris dans votre rapport. Qu'est-ce que la conicité ? Quand vous dites "La conicité entre les deux rails" Côte **D.452**, dernier paragraphe, page 2 du premier rapport du 20 juillet.

H : C'est la conicité des bandes de roulement des roues qui assure le guidage sur la voie. Il y a le rail et le boudin de la roue, c'est-à-dire la conicité qui appuie sur le rail qui assure le guidage.

P : Qu'est-ce qui est conique ?

H : C'est dans la roue, légèrement bombée, c'est ce qui assure le guidage sur le rail. Nous précisons que le boudin est la partie intérieure d'une roue. En ligne droite c'est la conicité.

E : Je les ai remis le 25 juillet au juge d'instruction c'est-à-dire une quinzaine de jours après. Les scellés ont été remis aux magistrats.

P : Qui est-ce qui vous a remis ces scellés ?

H : Les policiers du commissariat de Versailles. Ce n'est pas moi qui ai fait la conception des scellés, je les ai vus qu'une dizaine de jours après.

Pas de question du Procureur

APC_ Fy : Dans les conclusion du rapport **D.2184**, vous indiquez qu'il serait souhaitable que les pièces fassent l'objet d'un examen métallurgique, ce qui a été fait et vous précisez que cela permettrait

de savoir si les boulons étaient desserrés ou s'il s'agissait d'une cassure brutale. Quel est l'impact du serrage des boulons ?

H : Les boulons sont contrôlés par les services. Des resserrages doivent être fait régulièrement. Si on les laisse desserrés, ils vont battre dans leur logement et ne vont pas casser d'un seul coup mais petit à petit. L'accident comme celui-ci, c'est la première fois que ça se passe. **Un accident ce n'est jamais une seule cause, il y a toujours plusieurs facteurs accidentogènes et humains** : pièces pas assez resserrées, cassure brutale etc. C'est pour cela que j'ai demandé toutes ces pièces et ces analyses avant d'accuser quelque chose ou quelqu'un. Les boulons s'ils ne sont pas assez resserrés, ils se cassent. Ils ne doivent pas être resserrés au-delà de **22 daN** ($1\text{ daN} = 1.02\text{kg}$)

P : Si on serre plus il se passe quoi ?

H : Il y a une marge de sécurité. On va casser le boulon et provoquer une rupture s'il existe un serrage excessif.

P : Quand on serre beaucoup trop il y a une rupture ?

E : Ce n'est pas parce qu'on serre à 23 que le boulon va casser, ça ne se casse pas facilement mais si on serre beaucoup trop fort ça peut casser et ce ne sont pas des cassures de fatigue, c'est une cassure brutale, nette. Si on va serrer beaucoup plus, on peut avoir des micros-fissures causées par le serrage, au fur et à mesure du passage ça peut casser.

P : Si vous aviez dû contrôler le serrage vous l'auriez fait avec quoi ?

E : On peut le faire avec une clef dynamométrique mais en général il faut voir les modalités.

P : Je répète ma question, si vous aviez dû contrôler avec quoi l'auriez-vous fait ?

H : Pas avec la clef dynamométrique mais si je dois le faire dans le cadre de ma mission; avec la clef. En tant qu'expert, **j'aurai utilisé une clef mais là ce n'était pas dans ma mission alors je n'ai fait qu'un contrôle visuel.**

AD_SNCF : Ce contrôle vous auriez pu le faire sur place ? Dans la mesure où un certain nombre de boulons avaient sauté, comment auriez-vous fait ?

H : Je l'aurais fait sur les boulons un peu desserrés, j'aurais vu l'intensité de serrage. Lorsque j'ai fait le contrôle, ce n'est pas tous les boulons qui étaient desserrés. Si j'avais dû faire un véritable contrôle, je l'aurais fait avec la clef sur les boulons déjà serrés. J'avais même prévu si j'avais continué, de refaire un resserrage sur une même section, de resserrer tous les boulons à la clef 22 daN et ensuite 8 jours après, voir si les boulons se seraient desserrés. **C'est ce que j'avais prévu mais je ne l'ai pas fait car ma mission était terminée.** Pour voir s'ils étaient desserrés, c'est à la clef en forme de T dont se servent les cheminots.

P : C'est ça que vous avez contrôlé avec cette clef : 11 boulons resserrés sur 38 dont 1 complètement desserré ? Il y en avait qui étaient bien serrés et il y avait 1 attache manquante au cours de l'accident.

APC_Fy : Il s'agit d'un contrôle « au jeu » c'est-à-dire approximatif.

H : Oui

APC_Fy : Un serrage extrêmement fort entraîne quoi ?

H : Des micros-fissures dans le métal.

APC_Fy : Un serrage trop fort peut-il entraîner à la longue une fragilité du rail ?

H : Tout à fait, le boulon devient vulnérable mais le rail est maintenu sur des traverses par des (Inaudible) et les boulons servent à fixer les éclisses.

APC_Fy : L'appareil de voie se retrouve serré dans deux éclisses ?

H : Un serrage inadapté peut créer des fissures mais un accident comme ça c'est très rare.

APC_Fy : Vous confirmez que le trou n°3 était oxydé ?

H : Oui

P : Sur l'éclisse extérieure elle était oxydée ?

H : Oui bien sur

P : À quel endroit ?

H : Page 29 (logement extérieur concernant le 3e logement) du rapport, côte 2285.

Les photos sont montrées.

H : Le trou était ovalisé quasi oxydé. Le boulon était absent car s'il était à l'intérieur, il n'y aurait pas eu d'oxydation, il aurait battu à l'intérieur et aurait créé des frottements. Il y avait de l'oxydation donc il n'y avait pas de boulon.

P : L'ovalisation est-elle horizontale ou verticale ?

H : Horizontale. Quand le boulon est en place, ça produit des vibrations, des serrages. Le boulon bouge de gauche à droite, pas de haut en bas.

P : Il fait ça quand les trains passent dessus ?

H : Bien évidemment.

Fin des questions des parties civiles

AD_SNCF_My : Vous avez donc été saisi en réquisition par le Procureur de la République, le 13 juillet 2013, le lendemain de l'accident. Est-ce que vous pouvez rappeler au tribunal vos compétences en matière ferroviaire ?

H : Je fais de l'accidentologie, des accidents de trains environ deux par an, en particulier lorsque des voitures passent sur un passage à niveau. C'est toujours en raison d'une voiture que je suis réquisitionné, c'est de « l'accidentologie routière ».

AD_SNCF_My : « Accidentologie routière »? mais on a vu peu de trains prendre les routes !

H : Les constatations que j'ai faites sont des constatations sur des boulons serrés ou pas serrés, pas sur la vitesse etc.

AD_SNCF_My : En ce qui concerne le serrage dans votre rapport, vous indiquez que ces constatations vous les faites après que l'appareil de voie soit démonté.

H : Il n'a pas été démonté, il a simplement été coupé. Il s'agissait d'un tronçon de 8 mètres coupé soigneusement comme demandé afin de sécuriser la gare.

AD_SNCF_My : Vous faites démonter les 8 mètres ?

H : Pas démonter mais découper.

AD_SNCF_My : Vous confirmez que la rectification du serrage du boulon et des attaches a été faite après, que ce tronçon de 8 mètres a été coupé, soulevé par une grue ?

H : Oui

AD_SNCF_My : Est-ce que vous vous êtes interrogés car vous avez fait état d'un certain nombre de boulons cassés. Est ce qu'ils seraient la cause de l'accident ou ses conséquences ?

H : La première des choses était de s'assurer que les boulons retrouvés étaient bien fixés sur l'éclisse et ensuite de faire l'analyse métallurgique.

P : Ce n'est pas la question.

AD_SNCF_My : Je parle des boulons et des attaches cassés ou manquants sur les autres attaches sur ce tronçon de 8 mètres qui sont la conséquence du déraillement.

H : Page 44 : "la combinaison "entre les boulons desserrés ou manquants" (*supposé car en partie inaudible*) et les vibrations a pu être la combinaison clé"

AD_SNCF_My dit que "les constatations postérieures à la levée ne sont pas fiables car ça a été bougé"

H : Il n'y a pas de rapport car il y avait des boulons serrés très correctement et d'autres non donc il n'y a pas de lien. Ça n'aurait pas été fiable si tous les boulons étaient desserrés ce qui n'est pas le cas. Il y avait 4 cadres techniques, ça n'a posé à aucun moment la moindre réserve sur le lien avec la levée. C'est l'analyse métallurgique qui donnera la vérité.

Page 14 **D. 1238** : « Nous remarquons également l'absence d'un boulon d'attache.»

AD_SNCF_My : Est ce qu'il a une idée du nombre de boulons et d'attaches ?

H : Non.

AD_SNCF_My : Est ce que vous vous êtes intéressé à l'existence d'un référentiel à la SNCF qui permettrait de faire (INAUDIBLE) ?

H : Non.

AD_SNCF_My : Vous avez été nommé par le procureur, en tant qu'expert vous avez la responsabilité de faire en sorte que cette pièce soit préservée dans de bonnes conditions. Vous vous souvenez être retourné avec les juges d'instruction le 24 juillet, vous vous souvenez quelle a été la réaction des juges ?

Les juges ont dit « *constatons que cet aiguillage se trouve sous une bâche à proximité immédiate des habitations et d'une voie de circulation routière...* ».

Pas de question de la défense AD_RFF_Ly et AD_W_Vt

P : vous n'avez pas pris de photo de l'éclisse extérieure qui était tombée ?

H : Non, toutes les photos que j'ai prises sont dans le rapport.

H regagne sa place dans la salle

P : Les photos ont permis de révéler des problèmes de conditions de stockage mais ont également révélé l'existence de plusieurs photographies avant celles des enquêteurs ou de M. H. On va s'en rendre compte dans les rapports de M. D. et H. en faisant un comparatif de M. H. et un autre monsieur qui s'est déplacé sur les lieux entre 18h20 et 19h20 et qui va expliquer les constatations auxquelles il a procédé et qui sont très clairement écrites dans son procès-verbal. Ce professionnel a pris des photos versées au dossier mais il va y avoir un inconnu pendant très longtemps mais révélé à la fin de l'instruction M. B. et entendu par les enquêteurs. C'est un ancien cheminot. On lui a dit de prendre des clichés photographiques puis celui-ci a reçu l'instruction de les détruire. Il va dire d'abord qu'il a obéi puis il va revenir par admettre qu'il a gardé les photos et va en fournir un certain nombre (75) aux enquêteurs. Monsieur D. a fait un comparatif des photos de l'huissier, de M. B et de l'inconnu, qui présente un intérêt : les boulons n'ont pas les mêmes positions sur les photos. Qu'est-ce qu'il s'est passé entre ces trois photos ? On a rarement ce genre de cas sur une scène de crime : les choses ont été bougées, des choses ont été prises avant que les enquêteurs interviennent ce qui remet en cause la fiabilité des investigations initiales.

Cela s'est doublé d'une seconde spécificité : la condition de stockage. Le 25 juillet, côte **D.444** : ils ont constaté que « les aiguillages bien que sous une bâche l'endroit n'est pas sécurisé et ne présentent pas les garanties d'un scellé judiciaire ». Les instructeurs ont procédé à l'aiguillage, le 25 juillet, les pièces ont été transposées sur la base militaire de Brétigny-sur-Orge. On a des photos des wagons, des photos d'opérations de levage. Ce sont des photos prises par l'identité judiciaire.

AD_SNCF_My : Je précise qu'après que cette partie a été entreposée à la base aérienne, il a été retrouvé une tête, bien après, qui fera l'objet d'une expertise par le CETIM.

P : Deux têtes.

AD_SNCF_My : Oui sûrement et la tête n'a pas été placée sous scellée

P : Ce n'est pas tout à fait ce que j'ai compris : il y avait une tête qui ne faisait pas partie de celles en possession de M. H. , elle s'appelle tête inspection TJD. Elle a ensuite été placée sous scellé car elle a été remise aux experts mais il y en a une autre qui a été découverte lors d'un autre transport et elle s'appelle transport 1.

AD_SNCF_My : Oui, lors du transport le 25 juillet 2013, une tête de visse diamant transport 1 a été découverte (**côte D.244**) et a été associée par les experts judiciaires au scellé A3. Postérieurement, en novembre 2013, les inspecteurs indiquent avoir trouvé une tête de visse et on aura les résultats métallurgiques d'oxydation sur cette tête plus tard.

P : Cela est très important car elles vont alimenter un rebondissement, un tournant à savoir qu'il y aurait deux visses. Est-ce que quelqu'un a mis un autre boulon sous la bâche ? On ne sait pas. Ce qui est étonnant c'est qu'on a retrouvé des pièces après le 25.

AD_SNCF_My : Pour être allé deux fois dans ce hangar, il y avait une grande malle métallique remplie de boulons et d'attaches. Je ne sais pas ce que ça veut dire mais ça illustre le fait que plus généralement, quand la SNCF a eu ensuite accès au dossier et a pu remettre en cause des constatations matérielles au moment où elles ont été faites, car il y a eu le déraillement, le choc et les constatations post-déraillements n'ont pas été les mêmes qu'avant le déraillement.

PARTIE DE M. H TERMINÉE

P : Il y a eu des choses étranges sur les écoutes comme le fait de placer des personnes sous écoute dans un dossier correctionnel, 2 à 3 mois après les faits. Peut être un élément de réponse, la côte **D.4493**, dans laquelle F. L., le 17 octobre 2013, a été entendu par un chef de brigade qui lui a demandé "Avez-vous reçu des consignes et avez-vous été briefé ?". Celui-ci a alors répondu "On m'a demandé de parler le moins possible avec la réunion de M. A., ils m'ont dit de répondre aux questions mais sans plus, je culpabilise je me demande si je n'ai pas oublié quelque chose, je dis ce que j'ai à dire et je ne vais pas cacher des choses, ce qui importe est que vous connaissiez la vérité". Cette audition est le 17 octobre 2013, la commission rogatoire date du 23 octobre. C'est à partir du 23 octobre que M. A. est mis sur écoute. Il y a beaucoup d'éléments qui vont intriguer les enquêteurs.

Arrivée de Monsieur A.

P : On est dans la partie “fiabilité des témoignages des salariés de la SNCF”. Dans ce focus sur quelques particularités d’enquête, on découvre que dans cette enquête, il y a eu des problèmes de photos, de scellés et de témoins. En effet, il y a 8 écoutes qui vous concernent (3 mois après l’instruction). La première écoute date du 30 octobre 2013, c’est une conversation avec Madame C (côtes **D.10633 à D.10632**) : C. «l’étau se resserre. C’est une instruction menée à charge et en recherche des responsabilités, je pense que maintenant on a passé un cap «c’est le technicien stagiaire qui a été questionné et charcuté qui me fait dire que maintenant on est passés à autre chose ». Qui est ce technicien stagiaire ?

A: Je ne m’en souviens pas

AD_W_Vt : Je ne sais plus nous plus.

P : « tu me retransfères » qu’est ce que ça veut dire pour vous ?

A : C. m’a dit ça dans le sens où je devais être vigilant dans ce que je pourrai voir et entendre compte-tenu de ma position professionnelle stratégique. Je représentais la compétence technique de l’époque.

P : Vous dites « Il est vachement bien le rapport ». Comment ça ?

A : J’étais en phase avec le rapport factuel.

P : C. : «le rapport est à charge et il démontre qu’une observation visuelle suffisait pour voir les boulons manquants». C’est étonnant qu’elle vous livre une telle analyse. C souligne que la maintenance a été mal faite et le compte rendu d’audition est là-dessus.

Vous parlez de malveillance mais vous pensiez à quoi ?

T : Il y avait trois possibilités, il pouvait s’agir :

- soit de la malveillance c’est-à-dire que quelqu’un avait retourné volontairement l’éclisse mais cette hypothèse a été écartée,
- soit de la maintenance
- soit de la conception c’est-à-dire un problème métallurgique.

AD_SNCF_My : Je remarque dans les écoutes un passage sur l’existence d’une ligne directrice des interrogatoires.

P : Oui il existe des schémas directeurs concernant l’audition des salariés et des victimes c’est normal.

AD MY : Ça peut peut-être justifier la réaction des salariés. Il y a eu des salariés de 2 auditions, le 31 octobre, une de S. L. et une de M. G. **D. 4420**.

Ils ne sont même pas cités dans le procès par les parties civiles, cela montre qu’il n’y a aucun impact de ces écoutes sur le procès.

P : Ca paraît normal que soit éventuellement entendu mais ce qui est étonnant c’est pourquoi M. G a dû rendre des comptes à Mme C ?

A : Je ne sais pas

AD_ SNCF_My: Elle n'est même pas citée dans le procès par les parties civiles, cela montre qu'il n'y a aucun impact de ces écoutes sur le procès.

A F: Premièrement, il n'appartient pas aux parties civiles de monter l'enquête.

Ensuite, à votre avis pourquoi C vous appelait-elle à la prudence si les consignes n'étaient de pas mentir ?

T : Nous n'avons rien à cacher, j'ai tout le temps coopérer. La vigilance peut se comprendre la situation qui était la nôtre. Face à un événement de cette importance il faut rester sur le factuel donc face à un enquêteur, il faut rester sur le factuel et pas délivrer des suppositions non avérées.

P : Pourtant dans la cote D. 10697, dans une écoute du 4 décembre 2013, Claire vous dit « je t'invite à ne rien apporter, tu viens avec rien, tu viens avec ta fiche de poste, il ne faut pas être pro-actif avec eux ». « c'est le fait de ne pas leur apporter sur un plateau. Il faut les laisser un peu chercher ». Vous pouvez vous expliquer ?

T : Je n'ai pas forcément dit oui, j'ai apporté des documents, certes pas les normes, mais j'ai toujours répondu. J'ai simplement retenu de cette conversation, qu'il fallait que je reste sur le factuel.

P : Vous lui répondez « je remballer les normes ». Vous décidez donc de partir à l'interrogatoire sans les normes. Je trouve ça dingue. => Écoute D693

A: R , C'est vous qui l'avez appelé, pourquoi ?

T : Quand on a des questions de forme sur le point de vue juridique, on l'appelle.

A : Qui vous a dit de l'appeler ?

T : Personne il me semble.

A : Vous la connaissiez avant l'accident ?

T : Non

A : Elle vous donne des ordres non ?

T : Je ne qualifie pas ça d'ordre mais de conseils juridiques. C'est une question d'interprétation.

P : La prochaine écoute est une écoute du février 2014. Il s'agit d'une conversation avec M. V. dans lequel vous parlez d'un ralentissement qu'il ne veut pas appliquer. C'est ça ?

T : Je lui ai dit d'appliquer strictement les normes. Je suis un technicien de maintenance et pas de conception.

P : A la cote D.664 du 12/13 novembre, vous vous dites : « Moi je n'ai jamais parlé des normes, je ne leur ai jamais dit qu'on avait des normes VI, VA, VR surtout pas. »
« Je ne les ai pas évoqués pour pas qu'ils sachent comment on gère, ils n'y connaissaient rien ». C'est quoi la norme ?

T : C'est la norme sur le nivellement.

P : Pourquoi vous ne vouliez pas que les policiers le sachent ?

T : Je ne me souviens plus, je ne peux pas répondre.

P : On sent une certaine rétention d'informations.

A F : Il est écrit « quand le juge demande à avoir tel dossier, ça ne passe plus par nous ». Cela veut dire que les enquêteurs se sont rendus compte qu'en passant par des moyens centralisés par la SNCF l'accès aux documents était compliqué ?

A M : Non car il n'y avait encore aucune réquisition à un niveau centralisé.

A F : Dans ces écoutes, vous expliquez que vous ne viendrez pas avec les normes à l'audition et qu'il n'était pas souhaitable qu'ils aient connaissance des normes VI, VA, VR. Néanmoins, vous nous avez rappelé que l'on vous a seulement demandé d'être vigilant au profit d'éléments factuels. Est ce que vous ne considérez pas ces normes comme des éléments factuels ?

T : Si on me les avait demandées, je les aurais données. Je suis venue avec les éléments nécessaires pour l'audition. Le document n'était pas prévu.

A F : Donc vous n'adoptez pas une démarche pro-active même s'il s'agit de documents factuels.

P : Oui c'est un élément factuel qu'il n'a pas donné. Dans une autre écoute datant du 17 mars 2014, Mme V. s'adresse à vous cote 10816 :

Lecture de la retranscription

Vous parlez d'un mail, elle dit « je ne mens pas, j'arrange les choses » et vous riez. Est-ce de l'ironie ou de la complicité, on ne sait pas.

Vous avez écrit un mail le 3 mars 2014, à Monsieur Ch, dans lequel vous parlez de mise sous tutelle. Vous n'êtes pas d'accord avec ce qu'elle vous dit de faire c'est bien ça ?

T : Non

P : Pourquoi elle vous parle de cette mise sous tutelle ?

T : Pour moi, la mise sous tutelle est simplement le fait de contrôler les agents sur site c'est-à-dire les guider. Elle avait peut-être une autre définition de la mise sous tutelle sûrement plus juridique. Un jeune chef de brigade, le met sous tutelle par exemple.

P : Pourquoi elle veut arranger ce mail ?

T : Je ne sais pas, mais je lui ai dit que je ne modifierai rien.

P : Passons à une autre écoute, avec M. A. La CNF a désigné un expert, M. A. Nous avons une écoute du 5 mars 2014 (côte D. 694); Pourquoi au mois de mars 2014 vous n'étiez pas d'accord et au mois de mai vous l'êtes ? C'est étrange ?

Pas de réponse du témoin.

P : Côte 10876 2 juin 2014 : A dit « on travaille sur les fissures, on va démontrer que ce n'était pas visible et que s'il y en avait une, elle était à l'état de germe. » Vous n'avez pas trouvé ça bizarre qu'il vous dise ça ? Pourquoi l'a-t-il fait ?

T : Il parlait beaucoup, moi je n'ai pas la compétence de la métallurgie.

P : Vous savez surveiller une fissure quand même ?

T : oui

P : A dit « Moins on en dit maintenant, au BEA TT et à tout le monde, mieux ça vaut. ». Pourquoi est-ce qu'il dit cela ?

T : Je ne sais pas pourquoi il ne voulait pas que je parle au BEA TT.

P : Prenons la côte D. 10 631, elle évoque les déclarations que vous avez faites à Monsieur Co. Monsieur Co dit que le pont a contribué à ce qu'il y ait des difficultés sur le site.

T : Non ça n'a pas de rapport même si les travaux peuvent impacter indirectement. Dans le rapport du BEA TT il est écrit que « cette déstabilisation n'est pas anormale ».

P : Il peut quand même y avoir une influence des travaux.

Passons à la dernière écoute qui date du 13 janvier 2014 - Côtes D.10717 à 10722 : sur le rapport du BEA TT.

A : « Là où je suis d'accord avec vous, c'est qu'on risque d'être emmerdé sur la qualité de la maintenance »

G : « Mais y'a pas que ça, 0,2% des boulons d'éclisses manquaient et 5,1% de ces boulons étaient desserrés. ». La partie civile pourra les utiliser pour démolir la direction. »

A : « On reste en dessous des 20% des desserrés donc RAS quoi. »

G : « Oui mais là où on est pas bon c'est sur l'accélération du nombre de trains qui passaient y'a dix ans et du nombre de trains qui passent maintenant. »

A : « Oui c'est vrai mais ça c'est RFF. »

T : Si la ligne n'est pas très fréquentée et s'il y a moins de 20% des boulons desserrés, il n'y a pas besoin de maintenance, si le taux entre 20 et 30% il faut faire une maintenance a+1 et si plus de 30%, il faut en faire une à a 0.

Problème sur l'interprétation de la conversation. Est ce que le témoin était d'accord pour dire que les normes n'étaient pas adaptées, et qu'elles étaient trop vieilles par rapport à la fréquence de circulation des trains. La Présidente pense en ce sens mais le témoin conteste et explique qu'il disait simplement qu'il y avait plus de sollicitation « c'est tout ».

P : Qu'est ce que ça veut dire « c'est RFF » ?

T : Il s'agit de la partie sur le budget de la maintenance.

A MY : On peut aussi en avoir une autre lecture. On parle des attaches tant qu'en dessous des 20%, c'est d'accord, l'autre acquiesce. Le reste de la phrase n'est pas en lien, c'est un autre sujet que les attaches car il dit « oui » donc il acquiesce.

A D : Pourquoi il en parle alors ? Il y a évidemment un rapport enfin !

A PC: G est présent dans la salle, pourquoi ne pas le convier à la barre pour qu'il puisse nous expliquer ?

P : Non

A RFF : Le référentiel c'est SNCF pas RFF.

T : Oui

P : Pourquoi vous parlez du RFF alors ?

T : Je ne parlais pas de ça - INAUDIBLE

A F: Dans la dernière écoute, dans l'échange, Côte 10721, dans la grosse déclaration sur la fin, M.G précise que la RFF impose une politique très dure dans l'entreprise si le chef d'établissement n'applique pas cette politique. A votre avis lorsqu'il évoque une politique très dure de la part de RFF, est ce que cette politique vise seulement les normes ou c'est plus large ?

T : Elle vise la convention de gestion. Les budgets alloués à la maintenance diminuaient chaque année.

A F: « il faut qu'on fasse entrer l'opération dans tel délai, l'important est qu'on se cale bien » Est ce que vous vous êtes calés ?

T : je ne peux pas parler à sa place.

A F: Est ce que à un moment, vos constatations ont pu être influencées de manière hiérarchique ?

T : Je n'ai pas reçu de consigne de modifier quoi que ce soit venant de supérieurs tant sur le fond que sur la forme.

A RFF : Vous parlez d'une baisse de 3% du budget d'où tirez-vous cette information ?

T : Je ne sais pas, je n'ai pas lu la convention, j'ai dû entendre cela.

A RFF : Car à la côte D. 9434 du BEA TT : il est écrit que les budgets sont restés stables jusqu'à 2005 et depuis 2010 ils croissent plus nettement.

T : Prenons l'annexe 2 du dossier judiciaire : par rapport aux 20% dans un autre référentiel 14917 : il est faux d'affirmer que plus un appareil vieillit, plus il faut y revenir. Les rythmes ne changent pas.

Sortie de M. A par l'huissier et suspension de l'audience à 13h25

Reprise de l'audience à 14h35

Entrée de M. V.

P : Les particularités de ce dossier se manifestent par le fait qu'il y a eu pleins d'enquêtes parallèles. Ce qui est assez atypique. M. V., vous êtes aujourd'hui entendu comme témoin, cité par les parties civiles. Vous allez faire une déclaration spontanée puis nous vous poserons des questions.

Le témoin décline son identité et prête serment.

T : J'ai par mes anciennes fonctions, été amené à témoigner en cour d'assises et à présenter et résumer les enquêtes. Je vais en faire un très bref. Jusqu'en février 2021, j'étais dans un service de police à Versailles à vocation régionale basé à Versailles. Nous intervenions souvent dans le Val d'Oise et nous traitions beaucoup d'homicides, de séquestrations et de tentatives d'assassinat. Nous pouvions aussi être saisi par le procureur de la République pour des affaires qui sortent de l'ordinaire. C'est pour cette raison là que le procureur de la république, le 12 juillet 2013, a confié l'enquête à la police judiciaire de Versailles et à la direction centrale de la police judiciaire. Ce jour-là j'étais le chef de (inaudible) ?, j'ai été avisé dans l'après-midi qu'un déraillement avait eu lieu. Nous avons suivi les premiers éléments d'enquête et à 20h, nous avons été avisés que le procureur de la République décidait de la saisine. Au vu des circonstances de la scène qui se présentait, on a suscité le rappel des membres de permanence. Mon travail a été d'initier le dossier et de suivre l'enquête tout le long. Les premiers actes d'enquêtes faits le soir même étaient à propos de la compréhension de l'accident et des infractions. Concernant la constatation, nous avons essayé de sectoriser la scène qui se présentait. Mes collègues ont procédé à la recherche d'indices qui pouvaient expliquer le déraillement et permettre l'identification des victimes de cette catastrophe. Ils ont alors fait des constatations sur les corps des personnes décédées. Des collègues ont été chargés des constatations sur la partie qui semblait être à l'origine du déraillement : l'aiguillage. Très rapidement, on nous a indiqué que le déraillement trouvait son origine à 100 mètres avant la gare. Mes collègues ont alors sollicité l'aide de R. A. pour les assister. Ce soir-là, je suis allée voir les collègues, ils ont procédé aux constatations, ils ont décrit l'appareil de voie et ont prélevé les éléments qui leur semblaient le plus pertinent sous le conseil de M. A. L'accident semblait être dû au retournement d'une éclisse qui fonctionne par paire. C'est la rupture des boulons qui permettaient la mise en place de l'esquisse qui a causé l'accident. Ils ont saisi les quelques boulons qui pouvaient se trouver à côté et qui pouvaient avoir eu

un effet. Nous devions alors comprendre comment la maintenance sur ce type d'appareil se faisait. On a donc demandé la remise des derniers documents de maintenance. A. a présenté les types de contrôle. Il y en avait trois. Les premiers sont des contrôles périodiques qui consistent en un examen visuel qui débouche sur une réparation sur place. Le deuxième contrôle est les contrôles de famille type A qui sont réalisés tous les ans et enfin les derniers contrôles sont les contrôles de famille B réalisés tous les trois ans et pour lequel un document de prospection doit être rempli un an avant le contrôle. On nous a remis dès le soir même les derniers documents, le dernier contrôle visuel avait été fait le 4 juillet. La famille A avait été faite le 4 novembre 2012, et la famille B était programmée en 2014. Les documents ont été placés sous scellés. Un dossier concernant le suivi du cœur de traversée nous a aussi été remis. Dès le lendemain, on a assuré les opérations de relevage. M. H a assisté les collègues par ses constatations et a rendu un rapport au procureur. Le découpage et la levée de la partie centrale de l'appareil a été réalisée. A partir de là, nous avons eu les charges principales. Pour la partie victime, nous avons dû identifier toutes les personnes qui pouvaient avoir été victimes à bord ou sur le quai. Cela représentait un très gros travail et nous avons été aidé par les enquêteurs de la direction centrale. Une autre partie du travail a été d'essayer de comprendre le fonctionnement et l'organisation de la SNCF et de la maintenance. Nous avons procédé à de nombreuses auditions des agents qui pouvaient nous apporter ce type d'éléments : notamment de M. W qui était chargé de la maintenance des voies du secteur de Brétigny-sur-Orge, de techniciens, et d'autres personnes supérieures au sein de l'établissement pour comprendre l'entreprise. Au bout de quelques jours, le procureur a décidé de l'ouverture d'une information judiciaire. Deux experts ont été désignés H. et D. Nous avons eu la possibilité de communiquer avec eux pour comprendre comment ce secteur était maintenu. Mes collègues ont alors procédé à l'audition de tous les agents de voie puis au fur et à mesure on commençait à comprendre davantage. Nous avons demandé la documentation qui devait être remplie lors des différents contrôles de maintenance et si les différents contrôles avaient bien été faits. Chaque audition amenait à une autre audition. Nous étions chargés de récupérer énormément de documentation pour comprendre comment avait été faite cette maintenance. On s'est concentrés sur les documents concernant la traversée des jonctions du TJD et sur les appareils de voie qui semblaient être imbriqués à cette TJD. Nous nous sommes intéressés aux 3 types de contrôles de maintenance d'appareil de voie. L'ensemble de la documentation que nous avons pu récupérer auprès de la SNCF nous a permis de mettre en évidence certaines choses notamment au niveau des tournées de visite, tous les 15 jours, de manière visuelle. On s'est rendu compte que chaque agent ne semblait pas suivre le même procédé pour faire ce type de surveillance. Le procédé consiste à remplir une feuille avec les défauts potentiels et indiquer s'il sont toujours présents. La manière de faire n'était pas toujours identique entre les différents agents et la traçabilité de ces contrôles semblait être difficile. La veille technique devait être faite au niveau du secteur local puis au niveau supérieur par l'analyse des documents. Concernant les autres types de contrôle : la famille A consiste en des opérations planifiées en début d'année, les agents doivent aller sur place et vérifier toutes les cotes possibles sur les appareils puis remplir un document transmis à la hiérarchie. La famille B quant à elle nécessite du démontage de l'appareil et le changement des pièces mis en évidence un an avant. On s'est rendus compte à ce moment-là, que nous n'arrivions pas à avoir tous les documents demandés car nous passions par certaines personnes de la SNCF, notamment dans le service juridique. Il était indiqué que les documents étaient en cours de recherche ou que personne n'était en capacité de les leur remettre. La famille B devait être faite en 2014, donc celle précédente avait été réalisée en 2011. Nous avons donc demandé les documents concernés, et ceux remis étaient tous quasiment non remplis ce qui a permis de mettre en doute la réalité de cette opération. Dans la mesure où nous n'avions pas les documents, nous avons essayé de chercher la réalité de ces examens en cherchant

d'autres documents comme les CR. Cela a nécessité un travail important de compréhension et d'exploitation. A l'issue de cette exploitation, il a été difficile d'affirmer que cette opération de 2011 avait bien été réalisée puisque aucun document n'a permis de retracer l'opération. Il y avait des documents tels que des plannings mais nous n'avons pas de confirmation et nous ne savons pas qui avait véritablement pu réaliser ces opérations. Dans l'étude des documents, nous nous sommes aussi intéressés au cœur de traversée qui semblait être à l'origine du déraillement. On s'est aperçus de quelque chose de surprenant. En effet, sur cette partie métallique en forme de X, une avarie était présente. Il s'agissait d'une fissure découverte en 2008 et présente au niveau de l'orifice local. Lorsque ce type d'avarie est découvert, le (INAUDIBLE) doit être avisé de cette découverte vraisemblablement faite en 2008 lors de la famille B. La mesure à prendre est donc une surveillance périodique tous les ans. Dans le dossier, il y a bien une fiche de suivi qui précise que l'avarie est toujours présente et qu'elle n'évolue pas. Cependant, en 2012, cette avarie est passée de 10 à 20mm. Les fiches d'avaries ne précisent pas le nom des agents. Nous avons, lors d'un examen sur la TJD, vérifié s'il y avait avarie par la confirmation d'un expert. Il y a eu peut-être un problème lors du signalement de l'avarie. Cependant, jusqu'en 2012 des contrôles réguliers ont été faits et à aucun moment le dirigeant de proximité a rectifié l'erreur. L'expert mandaté pour venir confirmer l'avarie et décider d'une mesure, n'a lui-même pas rectifié l'erreur. On s'est donc interrogés sur la réalisation effective de ces contrôles. Au fur et à mesure des auditions, nous avons compris qu'il pouvait arriver que l'expert ne fasse pas le contrôle directement sur place, ce qui pouvait expliquer que cette erreur n'a jamais été rectifiée. Concernant l'enquête, nous avons avancé à tâtons, chaque audition entraînant une autre. Nous avons dû demander beaucoup de documents, il s'agissait d'une enquête complexe à mener et nous nous sommes aussi interrogés sur la totale collaboration des personnes interrogées et sur celle des agents de la SNCF et de la SNCF elle-même. C'est pourquoi il a été décidé de mettre en place plusieurs écoutes téléphoniques, de quatre personnes différentes. Ces écoutes n'ont pas toujours permis d'apporter des éléments mais il y a eu des interceptions de conversations qui pouvaient laisser penser qu'il n'y avait pas toujours une totale collaboration des personnes. Il semblait y avoir une stratégie mise en place pour ne pas trop collaborer et rester factuel, de ne pas trop en dire. Pour conclure, il s'agissait donc d'une longue enquête qui a duré, certains agents ont été entendus tardivement.

P : Nous sommes aujourd'hui sur les particularités de l'enquête dont la fameuse totale collaboration est une des particularités évoquées ce matin. Est-ce que vous savez quel événement a provoqué chez les juges cette décision assez inhabituelle de mise sous écoute dans ce genre d'enquête ?

T : Je ne sais pas exactement. Peut-être que c'était pas ce qu'ils voyaient que l'enquête n'avancait pas très vite.

P : Est ce qu'il s'agissait d'un article de presse ou y avait-il un élément déclencheur ?

T : Je n'en ai pas le souvenir.

P : Concernant les particularités du début de l'enquête, l'huissier est venu et B. ont pris des photos. C'est assez inhabituel. Ces photos ont notamment posé la question de la fiabilité de certains éléments de l'enquête quant à la place des boulons sur les photos et quant au transport.

T : La première des choses que nous faisons en temps normal est de demander à ce que la scène soit figée c'est-à-dire que plus personne n'accède à la scène. Ici, c'était compliqué car il y avait un besoin d'intervention des secours pour les victimes et je pense que mes collègues policiers intervenants n'ont pas vu l'intérêt de la fixité des lieux et n'avaient pas d'idée sur comment délimiter la scène car il s'agissait d'une scène de plusieurs centaines de mètres donc c'était assez compliqué de la figer. Il me semble que c'est vers 18H30 que les collègues ont vu l'origine du déraillement, constaté par un agent de la SNCF. La SRPJ a été saisie à 20h. Il y a plusieurs personnes qui sont arrivées sur place et certaines pièces ont été manipulées. J'imagine que les agents SNCF ont essayé de comprendre, d'expliquer le déroulement des choses. Très rapidement un huissier est venu pour récupérer le rapport. Une autre personne a, en effet, pris des photos. Celles-ci ont pu être récupérées. Ce n'est, effectivement, pas commun que d'autres personnes en dehors des services de police touchent les pièces à conviction. Les collègues ont saisi ce qui était le plus pertinent n'ayant ni formation ferroviaire ni métallurgique. Toutes ces pièces là ont été placées sous scellés et ont ensuite été redonnées à M. H, quelques jours après puis aux experts désignés par les magistrats.

P : Avez- vous été tenu au courant de la teneur des écoutes ?

T : Je n'y étais pas personnellement mais j'étais tenu au courant régulièrement. Avant que mes collègues procèdent aux retranscriptions, nous pouvions écouter pour vérifier si la conversation pouvait avoir un intérêt pour l'enquête.

P : Qui apprécie la pertinence des conversations?

T : C'est l'enquêteur, il retranscrit que si c'est utile. Il va dire « retranscrit de telle limite à telle limite ».

P : Des personnes sont décédées sur les lieux, il y a eu un service spécialisé pour l'identification des corps. Il y a des personnes dont le nom a été facilement trouvé mais il y eu aussi des identifications plus complexes, qui ont été faites par des annonces maladroites par la presse. La SNCF a pourtant la responsabilité de ne pas donner de noms à la presse.

T : Mes collègues de l'enquête qui ont réalisé les constatations avec l'assistance du service spécialisé pour certaines victimes. On a commencé à 22h, presque 7 heures après les faits : il y a eu des proches qui n'ont pas eu de nouvelles donc ces derniers ont rapidement compris leur décès. Il faut savoir quand même que la priorité pour les secours était de venir en aide aux personnes vivantes. Nous constatons ce que nous voyions et l'identification devait être assez simple. Mais certains corps étaient particulièrement dégradés et il a été décidé plus tard dans la soirée d'une identification de victimes de catastrophes avec la mise en place d'une cellule décès. Au départ, il est vrai que certains éléments ont été communiqués sur les personnes décédées mais une fois que la cellule IVC est engagée, elle respecte un protocole lourd et complexe. Il y a des identifications formelles par des analyses dentaires qui expliquent que parfois ces identifications ont pu prendre des heures.

P : Vous avez évoqué les problématiques de l'ordinateur disparu ?

T : Non je n'en ai pas parlé

P : Il y a eu du vol de l'ordinateur notamment et du pillage. Est-ce que vous avez suivi ça ?

T : Oui nous avons suivi le vol de l'ordinateur de M.W. On a notamment placé en GAV M. L., suspecté d'avoir volé l'ordinateur.

P : Est ce que vous vous en souvenez ?

T : Oui j'ai quelques souvenirs. Au début de l'enquête nous avons procédé aux saisies de documents importants : le matériel informatique aurait pu être fait mais ni le procureur ni les magistrats instructeurs n'y avaient songé. Lorsque nous avons eu un coup de fil de Madame L. nous disant que l'ordinateur de M. W avait été retrouvé nous a surpris car nous n'étions pas au courant qu'il avait disparu. Nous avons donc interrogé M. L. pour en savoir plus et nous avons appris qu'il était parti en congé et juste après son retour de vacances, fin août, il a constaté que sa sacoche contenant le disque dur, l'appareil photo etc., avait disparu. Nous n'avons pas été mis au courant de sa déposition. Je ne sais plus s'il y a eu un dépôt de plainte mais le 1er octobre, après l'ouverture d'un local de la gare de Brétigny, ils ont découvert des tas d'objets volés dont la sacoche. Les magistrats instructeurs ont décidé d'ouvrir une enquête en parallèle pour le vol de l'ordinateur portable. Le matériel a été placé sous scellé et dans le cadre de l'instruction, celui-ci a été analysé par un expert. Le disque dur ne contenait plus aucune donnée.

P : Est ce que vous êtes intervenu dans la GAV de M. L. pour le vol ?

V : Je ne sais plus dans quelle circonstance cela s'est passé mais il me semble qu'il s'agissait d'un ancien agent SNCF, employé sur le secteur qui avait des difficultés dans le cadre de son travail car il avait utilisé une carte à des fins personnelles. Il a donc été licencié mais il est revenu plusieurs fois. Il a notamment été accusé et condamné pour des vols de matériels au sein de la SNCF à plusieurs reprises. Il pouvait donc très bien avoir participé à ce vol là. Dans ce local là, d'autres affaires qui semblaient avoir disparu quelque temps auparavant ont été retrouvées. Il a donc été placé en GAV et on lui a demandé de s'expliquer sur les preuves. L'audition était compliquée, il a fini par reconnaître au fur et à mesure certains vols et la remise dans ce local de différentes affaires qu'il aurait pu voler. En revanche, il n'a jamais reconnu clairement le vol de la sacoche de M. W. même si à demi-mot, il a pu dire qu'il avait joué un rôle.

P : Vous l'avez entendu tard, le 24 sept 2018 et vous l'avez mis en examen le 20 juin 2019. L'information a été ouverte le 6 mai 2016, il y a un décalage par rapport au dossier ? On a jamais eu le fin mot de l'histoire sur l'ordinateur car il y a eu un non-lieu le concernant dans la mesure où il niait les faits du vol de l'ordinateur dont vous avez été saisi. Je n'ai jamais compris.

V : Il me semble qu'il y avait son ADN sur certains objets.

P : Sur les gants oui mais pas sur l'ordinateur alors qu'il y a eu des relevés d'empreintes. C'est la raison pour laquelle il y a eu un non-lieu le 30 décembre 2021. M. W. a dit qu'il y avait des choses dans cet ordinateur qui avaient disparu. Il avait donné son mot de passe à une seule personne : M. F. Les juges d'instruction ont pu constater que le système de fermeture de l'ordinateur datait du 8 septembre 2013 donc, quelques semaines avant sa découverte, deux mois après le vol.

T : On a été surpris de ce vol et, la découverte de l'ordinateur plusieurs semaines a peut être pu motiver les magistrats à mettre en place des écoutes judiciaires.

A FA. : Tout d'abord, c'était très intéressant de vous entendre. Vous nous avez expliqué qu'il s'agissait d'une longue enquête, aux moyens techniques nombreux. La présidente a souligné le courage de certaines personnes et vous figurez parmi celles-ci. Je voudrai faire quelques précisions sur l'ordonnance de non-lieu qui souligne à un moment « ainsi la question d'un vol opportuniste (...) ». On comprend ici que le juge estime que l'on a pas identifié l'auteur, pour autant il semblerait que l'ordinateur ait disparu pour des raisons motivées.

Maintenant, sur le déroulement de l'enquête, lors de la première audition de M. W. de juillet 2013, est ce que vous vous souvenez qu'il avait des difficultés à vous faire comprendre ce qu'il avait à dire ?

T : Il ne me semble pas que ce soit moi qui ait réalisé sa toute première audition.

A F: Lors de la seconde audition, avez vous un souvenir de l'existence d'une incompréhension ou pas ?

T : Pas particulièrement, l'enquête a été difficile au début, mais je ne suis pas sûre de me souvenir.

F : Si je vous pose cette question c'est que nous avons un sms M. W. s'adressant à une amie « *je dirai que ça a été cinq heures longues et difficiles à tourner sa langue et à essayer de bien se faire comprendre, il y avait des incompréhensions* ».

AD W. : Vous êtes donc toujours dans la sémantique du complot !

T : Je ne sais pas mais dans ma manière de faire les auditions, j'ai pris l'habitude d'être le plus naturelle possible et de prendre par écrit mes questions.

P : Est ce que vous aviez l'impression d'être face à quelqu'un dans la défense ou être face à un mur ?

T : Parfois oui mais pas sur cette audition.

A F: J'ai maintenant une question sur les écoutes. Ce qui ressort de la procédure c'est que ce serait vous qui aurez choisi les personnes à mettre sur écoute. Comment est-ce que vous avez choisi ?

T : J'ai retrouvé le rapport de surveillance judiciaire, c'est une méthode qu'on utilise régulièrement lorsqu'on veut entendre des personnes pour lesquelles on imagine ne pas avoir une totale collaboration et pour être certain que tous les éléments seront apportés. Il est courant de mettre sur écoute pour avoir un retour sur les auditions, pour savoir si les personnes évoquent les auditions ou utilisent des méthodes. C'est pour être certain qu'ils puissent nous apporter tous les éléments qu'ils avaient en leur possessions.

A F: Est-ce que le nom de Monsieur Ch. vous évoque quelque chose ?

T : Il est possible qu'on se soit croisés le soir et les jours suivant le déraillement. Il me semble qu'il était présent en gare mais on s'est rencontrés lors de son audition qui était assez longue puisqu'il a été convoqué pour apporter des précisions.

A F: Dans ces éléments, est ce que vous vous souvenez de son attitude, d'en dire le moins possible ou d'en dévoiler le plus possible. Est ce qu'il était dans une dynamique de dire la vérité ?

T : Oui, j'ai le souvenir de quelqu'un qui parlait assez librement. Dans le cadre d'autres auditions parfois difficiles, on devait poser plusieurs fois la même question mais ça n'a pas été le cas pour Ch.. C'est pourquoi il n'a pas été jugé utile de le mettre sur écoute.

A F: Vous avez eu des difficultés à obtenir certains éléments notamment de la part de Madame C.

T : Très rapidement, nous avons eu comme interlocuteur Madame C. Très régulièrement pour obtenir des tas de documents ou des coordonnées d'agents, nous avions consigne de passer par elle qui était rattachée au service juridique, afin d'éviter d'être trop pesants avec les agents.

A F: Elle vous servait d'intermédiaire ?

T : Oui effectivement. On a su par la suite, que presque toutes les personnes entendues avaient contacté cette femme pour une explication du déroulement, et ils ont certainement été conseillés sur la manière de répondre.

A F: Vous n'avez jamais eu l'idée d'interroger Madame C. ?

T : Après coup, ça aurait peut être été une bonne idée et judicieuse mais ce n'est pas une question qui a été évoquée avec les magistrats. Peut être que ça aurait pu être source de difficulté vu qu'elle était au service juridique de la SNCF.

A F: Pourquoi ?

T : Par la défense de la SNCF, et par son statut qui aurait pu être assimilée à un statut d'avocat.

A F: Mais elle n'était pas avocate.

T: Je ne sais plus pour quelle raison, mais son audition n'a pas été envisagée car il n'y avait pas d'élément donc l'audition aurait été inutile. Je n'ai pas de souvenir de la question d'une surveillance judiciaire.

P : Est ce que c'est parce qu'il y avait des briefs de témoins qu'il y a eu beaucoup de réquisitions directement envoyées aux témoins et que ça ne passait plus par vous et C. ?

T : Passer par une personne unique n'a jamais été obligatoire, c'était juste pour faciliter les échanges et notamment pour la SNCF. Les magistrats ont dû procéder aux réquisitions directement aux personnes concernées pour que ces personnes soient peut être plus libres.

P : Dans le dossier, on voit aussi que la presse joue un grand rôle, est ce que des éléments ont freiné l'enquête ?

T : Je n'ai pas de souvenir de témoins perturbés par ce contexte.

P : À part W. qui a reçu un appel direct de la presse.

Vous nous avez dit que M. C. a eu une longue audition. Est ce que vous avez eu des échos sur le rôle qu'il aurait pu avoir sur les 48h qui ont eu lieu après le déraillement ?

T : je sais que M. C. a fait très rapidement une remontée d'information à sa hiérarchie et a notamment rédigé un document « bouclage de Brétigny » plus complet sur ce qu'il s'est passé. Je n'ai pas de souvenir particulier avec C. il semblait à l'aise.

Pas de question de procureur

A W : Concernant les réquisitions adressées à certains témoins, est ce que vous avez un souvenir d'avoir adressé des réquisitions écrites à M. W ?

T : Je n'ai pas de souvenir. Rapidement, lors des auditions, on demande des réquisitions verbales mais je n'ai pas de souvenir de réquisitions écrites.

A W : Est ce qu'il y a eu des réquisitions sur la documentation de W ? Et quelle réponse avez-vous eu de sa part ?

T : Les documents nous ont été remis rapidement ou soit nous avons été renvoyés vers d'autres personnes comme C. Je pars ici en général, mais du coup pour M. W. je n'ai pas de souvenir particulier.

A W : A la dernière audition de M. W., vous lui avez demandé d'apporter son téléphone mobile et vous l'avez saisi. Est ce que vous en avez le souvenir ?

T : Oui mais ce n'était pas moi.

A W : Vous avez saisi son téléphone personnel mais pas son téléphone professionnel. Pourquoi ?

T : Pour le téléphone, je crois que c'est parce qu'il nous avait indiqué qu'il prenait des photos dans le cadre de ses fonctions avec son téléphone personnel car son téléphone professionnel ne prenait pas de photo.

A W : Pourquoi vous n'avez pas placé W. sur écoute téléphonique ?

T : Je pense que c'était parce que l'on avait déjà eu tous les éléments de W.

A W : Vous avez dit que vous et votre service n'aviez pas eu connaissance d'une plainte pour l'ordinateur. Mais vous avez bien eu connaissance d'une plainte ultérieurement ?

T : Effectivement, je corrige ce que j'ai dit tout à l'heure.

A W : Qui a demandé l'ouverture de ce local où il y avait l'ordinateur ?

T : Il me semble que c'est les membres de la brigade qui cherchaient de la place pour stocker du matériel, ils ont donc pensé à ce local qui était fermé depuis un certain nombre d'années.

A W : Est-ce que vous avez auditionné M. L. ?

T : Oui je crois que M. L. a dû être entendue.

A W : C'est M. L. qui a demandé à W. d'ouvrir le local. W. a notamment engagé des frais pour faire changer la serrure et la dedans, il y avait l'ordinateur. Vous pouvez donc comprendre raisonnablement que c'est peu probable que W. soit impliqué dans ce vol.

Sortie de M. V.

Suspension jusqu'à 17h30

Reprise de l'audience à 17h30

Entrée de Monsieur C

P : Le dossier de l'enquête présentait des éléments assez étranges, ces particularités étaient doubles : sur la fiabilité des témoignages (et premières constatations) et sur la commission rogatoire, il y a un problème de pressions des témoins, le vol de l'ordinateur, et les documents (famille B août 2011)

T : Effectivement, ça remonte à 9 ans, mais ça reste marqué à vie. L'incident du 12 juillet, je suis restée sur place pendant 15 jours, on était en reconstruction. Ensuite, j'ai passé deux semaines en Autriche. Quand je suis rentré, il y a des choses qui n'ont pas fait plaisir. Dès le mois de septembre, j'ai senti que les documents n'arrivaient pas naturellement à la justice. Début 2014, des gens ont été auditionnés par les OPJ, intention très nette de l'entreprise que la direction juridique pouvait conseiller les cheminots sur leurs droits et devoirs. Son expérience est de février 2014, je suis montée à Paris avec un des experts pour assister à cette réunion. Au bout de 30 min la réunion ne se passait pas très bien car on commençait à parler de certaines choses alors que c'était de base que sur le procédé. Mr C a arrêté la réunion animée par Mme C.C Partant de là, la confiance s'est rompue avec Mme C.C Ma convocation par les OPJ à Versailles est arrivée le 7 mars 2014 au sujet des documents qui sont revenus, il y a eu une menace de réquisition. Fournir les docs et après réquisitions directes. Il n'a pas prévenu la SNCF.

Il n'avait pas de pression sur les experts mais il a juste voulu refuser de communiquer avec la SNCF. Il y a eu des ruptures de confiance.

T : Mme C.C n'avait pas à aborder ce sujet lors de la réunion alors que ce n'était pas à l'ordre du jour. Mais pas de jugement.

P : D. 171819 - souligne = l'entreprise n'a pas remis certains documents

T : Il a compris que c'était pas facile, il a déjà envoyé trois fois ensuite le même document à Mme C.C.

P : Il y a eu un problème de pression ou de compétence ?

T : C'est pas une question de compétence, tout est numéroté, classé, il n'y a pas besoin de la compétence

P: Concernant le vol de l'ordi

T : Mr W était rentré de ses congés, cela montre qu'il a une conscience professionnelle car d'autres seraient déjà partis

P : Soi-disant il aurait été volé de la nuit du 28 au 29, la seule personne qui a les codes c'est M. C. Il déclare le vol très tard alors que W est déjà rentré.

Qui avait les codes ? Entre les mains de qui ? Vous, vous étiez en Autriche donc vous avez été mis hors de cause. Il y a la problématique de la fiche de visite effectuée le 30 août 2012 et ensuite la fiche de famille B de 2011, ces deux documents là, les enquêteurs et les juges d'instructions se sont interrogés sur leur authenticité car la fissure dans la famille D n'existait pas mais était dans la famille C.

Et puis l'autre famille B c'est qu'on sait pas trop qui la faite en 2011 : ces deux documents ont donné lieu à l'ouverture d'une information. On avait dans notre dossier une copie de cette enquête à côté jusqu'en septembre puis après plus rien juste M. le procureur le 14 février a rendu une ordonnance de non-lieu total rendu par le magistrat procureur le 30 décembre 2021 aux motifs pour le vol que son auteur est inconnu et aux motifs que le document de la famille B demeure inconnu et que le deuxième document n'est pas un faux mais préparatoire . Cette décision n'est pas terminée

T : L'ordinateur de M. W ce n'est pas moi.

P : Ce que je propose de faire c'est de lire les éléments sur ces deux fiches à moins que vous voulez nous expliquer, on a pas encore entendu M. A et on a pas entendu M. P donc en terme de déroulé d'audience on est dans le brouillard. Spontanément est ce que ça vous dit quelque chose sachant, que le 13-14-15 juillet vous étiez là et vous avez été mis en cause par des agents et on a pensé qu'ils étaient susceptibles d'avoir été confectionnés par votre demande. Pourquoi il y a eu un non-lieu ? Est-ce que cette histoire vous dit quelque chose ?

La fiche du cœur faite par Antis le 30 août : donc la mention informatique d'une fiche qui signalait l'évolution de la structure.

Lecture de la président : Il faut creuser il dit aux enquêteurs pour autant M. A a reconnu son écriture et sa signature et a dit qu'elle était différente que celle des PV, l'usage d'une signature abrégée. Cependant des doutes subsistent sur l'authenticité, l'examen des CRU de 2012 et notamment de la semaine 35 qui correspondait au mois d'août permettait de constater que M. A n'était pas affecté. Donc c'est logique qu'il ne s'en souvienne pas car il n'était pas là. Alors, lui il dit lorsqu'il a été interrogé sur l'erreur d'incise sur l'histoire de confusion des wagons, il dit « je suis très surpris, l'erreur est humaine même si je n'y crois pas » il a été entendu sur la suspicion.

Lecture : Déclarations M. A

Le juge sur le document de M. A soit disant soit disant du 30 août 2012 dit si l'ensemble de ces éléments n'a pas été effectué et il laisse subsister un doute sur l'authenticité.

Le document qui dit qui a eu lieu, on ne sait pas qui l'a fait. Sur ce document là est ce que vous avez des chose à faire :

T : Ce cœur a été mis en voie en 2006, c'est une pièce qui se change, il a été remplacé avant c'était un autre cœur et suite a des défauts remplacement. En 2008, une avarie a été découverte. Le cardiologue va prendre une décision il a demandé à ce que l'avarie soit mise sous surveillance sous 12 mois, la fiche revient le même jour, c'est un échange. L'avarie n'est pas visible à l'œil nue il faut démonter l'éclisse pour la vérifier. Vous retrouvez toutes les fiches familiales, chaque année une visite est faite. Normalement lorsque vous devez faire une surveillance vous devez repartir avec la fiche donc il ne doit pas y avoir d'ambiguïté. Et vous n'êtes pas tout seul. La famille B c'est une grosse révision donc forcément en 2011 on est obligé, on doit tout démonter, tout regarder sur une voie interceptée.

P : Le deuxième document pour lequel la juge d'instruction a été saisi : l'imprimé des familles b avait pu être modifié postérieurement à la date de l'accident à la demande de M. C qui réfuté considérablement. Mme L a dit que quelqu'un lui a dit que M. C lui avait dit de renseigner l'imprimé des familles B, ce quelqu'un a dit "non tu donnes ce document tel quel. Il n'a pas le souvenir d'avoir vu la fiche de famille B de 2011. M. C avait demandé de modifier les documents.

Ordonnance de non-lieu sur la famille B : au sujet de la falsification de la fiche de la famille B.

T : Oui cette famille B est partie en scan le 15 juillet , sa première réaction à André « C'est pas possible c'est pas la bonne » j'ai un retour de mail, ce document fait quatre pages format A3, dans cette première page c'est la prospection qui normalement se fait l'année précédente il faut pouvoir les commander avec le délai donc si on a remplacé du bois, fer il faut préparer l'opération en faisant des commandes de matériel. C'est un appareil de 1991 qui atteint 21 ans donc c'est un bon âge, remplacer le bois reste exceptionnel. Donc vous tournez la page, celle derrière c'est celle du travail à faire vous notez toutes les côtes que vous relevez, au milieu un pavé noir qui indique la côte à atteindre et puis la dernière colonne une fois le travail fait on indique la valeur à laquelle on est arrivés. On travaille au millimètre près à la SNCF c'est très important. Quand on tourne la page 2 c'est vierge, ça m'en a fait froid dans le dos. A tel point que j'ai dû rechercher les documents transmis, le CRU, le fameux AVHT : la vie hebdomadaire de travaux. Il y a une demande qui est faite plusieurs semaines avant, il y aura telles et telles zones interdites à la circulation des trains. On voit que la zone où se trouve interceptée on retrouve les programmes avec les noms des gens cités des opérations, c'est comme ça qu'on arrive à reconstituer cette famille B semaine 46 et semaine 47 qui étaient dans le secteur et montre qu'on a pas pu faire toutes les opérations, il fallait démonter les joints donc c'est clair, c'est là où je suis beaucoup intervenu.

On ne peut pas dire qu'on ne la pas faite du tout car des gens ont été programmé, cette fiche elle est telle qu'elle, faire un faux sur document pas remplie on serait tenté de le remplir. Donc la famille B 2008 elle a été transmise aussi. Visite annuelle RAS.

P : Vous avez demandé à modifier des documents?

T : Dès le début j'ai été désigné comme correspondant, tout le monde me demandait des docs de partout.

PR : Question sur la culture d'entreprise de la SNCF, en haut de la côte D889 : déclaration de M. G : il indiquait quand Mme L nous dit qu'il s'agit de rajouter une date et une signature comme on le voit parfois avant un audit. Donc est-ce que venir modifier les docs ca fait partie des choses naturelles à la SNCF ?

T : Je l'ai recruté dans les années 95 donc j'ai entièrement confiance en lui mais quand vous avez un audit dans le contrôle partout, l'être humain c'est un être humain, rajouter certaines annotations, les gens en audit regardent des documents qu'ils ont mais quand vous êtes intégrés vous ne touchez pas aux documents donc il ne faut pas prendre cette phrase là, on est dans un contexte terrible. Tout le monde a pété les plombs, il ne faut pas sortir cette phrase de son contexte. Ajouter une date sans faire de faux ca peut exister mais parlons de culture non, vous avez entendu mon ancien président 4h il était abattu quand il est parti le 14 juillet au bord des larmes. Là-dessus non on a une culture sécurité, qu'on ait des failles dans la traçabilité ok mais on en trouve ailleurs aussi. Il faut analyser le contexte, on met un jeune qui sort d'un poste de DPX qui à sa place la haut et que le dirigeant d'unité a déjà été changé comment voulez-vous qu'un turne over comme ça on puisse arriver à ça ? C'est difficile de ne pas sortir cette phrase. Il faut être très clair, il a tenu des postes dans lesquels il n'y avait pas de soucis. Comme M. P quand il a dit le 13 juillet « c'est la faute à la SNCF elle est responsable ».

PR : Ça a l'air de rentrer dans le mode de fonctionnement normal je vois.

Est-ce qu'il y a un contrôle documentaire pour assurer la fiabilité des opérations de maintenance? La méthodologie qui porte sur le contrôle documentaire est-ce que ça vous paraît être une méthode opportune ?

T : Quand vous voyez la masse de travail, les 35h c'est un mirage que j'ai laissé au large du Sahara. Il y a un moment quand vous avez quelqu'un qui vient vous voir c'est de mettre en ordre les papiers, que les gens soient tentés il y en aura toujours c'est l'être humain on ne peut pas le maîtriser. Dans le contexte dans lequel on vit on n'est pas dans un établissement qui est un long fleuve tranquille c'est compliqué vous courez partout.

P : Vous nous dites ne le prenez pas au pied de la lettre M. G. a dit ça mais il le fait il corrige la copie et je le mets en lien avec ce que vous aviez dit pour vous défendre des accusation, selon vous ils mettent leur responsabilité à eux sur vous, vous sous entendez qu'ils ont fait des bêtises eux et une façon de se protéger selon vous ce serait de mettre en cause un tiers donc vous dites que les propos de M. G. que l'on classe les bureaux c'est une chose, qu'on modifie les documents et rajoute "conforme" encore faut-il l'avoir vu que c'est conforme.

Quelle légitimité dans un bureau de mettre conforme sur quelque chose qu'il n'a pas vu? Si j'ai pas vu je n'ai pas le droit d'écrire.

T : Quelqu'un qui va subir un auditoire peut-être tenté, on y pense mais on ne sait pas si les gens le font. Ce n'est pas efficace de le faire, c'est un être humain que vous avez au bout. Moi j'en ai pas souffert mais c'est pénible d'être en permanence obligé de renvoyer les docs.

P : Sur une question M. V on a pas voulu toucher à Mme C.C car comme un avocat donc on pouvait pas la convoquer mais entre guillemet Mme C elle avait l'explication là, elle défend la SNCF à sa façon mais quand M. G dit conforme pas conforme c'est le cœur de métier.

T : Je suis gênée comme vous qu'il est pu prononcer cette phrase, est-ce que de la maladresse, je pense que lui seul pourra dire ce qu'il avait derrière la tête.

A F: Vous contestez tout à fait les accusations d'un certain nombre d'agents sur le fait d'avoir fait des faux ?

T : Oui

A F: En revanche, quelque chose vous laisserait-il penser à ce report de responsabilité ? On cherche à rejeter la responsabilité sur vous et pourquoi sur vous en particulier ?

T : C'est quelque chose quand je l'ai découvert en 2016 j'ai bien compris que les juges d'instructions n'y croyaient pas beaucoup mais faut savoir que ma position elle est connue dans l'entreprise, je suis chef du pôle expertise, je fais toutes les revues de sécurité annuelle, tout le monde sait quand je viens que je vais avoir beaucoup de questions, je suis très intègre sur le sujet. Je fais toutes les expertises, ils ont pu avoir peur, ils étaient jeunes et ils ont voulu trouver un bouc émissaire

A F: Vous êtes connus pour votre rigueur, avez-vous une démarche pro active?

T : Oui une démarche pro active

A F: Le fait que vous ne soyez pas sensible à la pression cela justifie-t-il une mise à l'écart en termes de communication?

Questions de la défense

AD SNCF : Vous avez dit tout à l'heure qu'il y avait eu une mauvaise ambiance, que ça ne s'était pas très bien passé au sein de l'entreprise

T : Oui, tout le monde n'a pas joué le jeu

AD SNCF : Est ce que vous savez comment votre intervention sur les lieux de la scène du drame a été perçue par les cadres de la SNCF, les agents etc. ?

T : Quand je suis arrivée il était plus de vingt heures, il est vrai que les gens m'appelaient de partout, les gens posaient des questions.

AD SNCF : Est-ce que vous savez ce que les cadres et les agents à Brétigny ont dit de la manière dont vous vous êtes comportés avec eux le jour de l'accident ?

T : Non on ne me l'a jamais dit en réunion, j'en ai pas toujours eu la restitution. Toujours est-il que je suis resté sur le site mais je pense moi que c'était mal vécu ce dirigisme.

AD SNCF : On ne parle pas de vous, on parle des autres

M. G au mois de février 2016, d'abord il parle des soupçons il dit « Il faut savoir que toute l'attitude de M. C m'a scandalisé, il nous traitait de bon à rien, la maintenance on sait que ça fait longtemps que ça va pas et que la défaillance de l'établissement ça fait longtemps qu'elle est connue ». « Pensez vous que l'attitude de M. C pouvait s'expliquer dans sa volonté de dissimuler des choses ? » M. G : « Je ne sais pas mais c'est possible son attitude n'était pas normale je pense que ce soir là on a évité le pire, il y a des suicides dans des conditions similaires ».

T : jamais on ne m'a fait de remarques.

AD SNCF : Est ce que vous connaissiez ces déclarations ?

T : Non

AD SNCF : Est ce que des personnes se sont plaintes ?

T : NON

AD SNCF : Vous dites que vous avez communiqué les documents, qu'il n'y pas de problème - M. G est entendu au moins de Février 2016 à la suite de son audition il envoie un courrier à l'instructeur pour dire ses doutes quant à la loyauté de M. C. Il a communiqué un certain nombre d'échanges de courriels qui vous sont adressés . C'est suite à la communication de ces courriels que le magistrat va adresser une réquisition judiciaire à M. F pour demander la fameuse fiche.

D. 16609 : courrier de M. F branche infra, le 6 septembre 2013, il dit que M. C n'a pas répondu depuis plusieurs semaines et Mme L reprend la main et propose de court-circuiter et M. G acquiesce et dit ses doutes sur sa loyauté. Donc dans le courriel du 6 septembre on vous a demandé ces documents et le 13 septembre on vous en redemande.

Donc dès le mois de septembre, M. G doute de votre loyauté et de votre coopération.

T : C'est un mail parmi d'autres, il y a une remontée d'infos pratiquement tous les jours. Il y a une extrême difficulté à récupérer les documents.

AD SNCF: Avant qu'il soit parlé de suspicion de faux, la manière dont vous avez agi soit le 12 juillet a été perçue par des gens comme M. G, comme étant de votre part un signe de déloyauté

A W. : Dans la nuit du 12 au 13 juillet dans la recherche de documents vous assurez que M. W. n'était pas là ?

T : Je ne sais plus

Ad. W : Vous avez indiqué au policier « nous avons trouvé ce document en une nuit »

Mme L a été entendu, elle répond “ M. C déclare avoir recherché avec vous et M. W. les fiches de famille” “Pouvez-vous préciser?” et S. L. dit “Il ne s’agit pas de M. W. il était en vacances »
M. W dit qu’il n’a jamais cherché cette fiche avec vous.

T : J’ai peut être confondu quand j’ai fait ma déposition j’ai rencontré beaucoup d’interlocuteurs en un week-end c’était pas facile de se souvenir de tout.

Suspension d'audience, M. C reviendra le 16 mai

Audience du Mercredi 4 mai 2022

P : Information préliminaire, le greffe a eu un appel d'une consœur de M. L des parties civiles, qui cherche à savoir quand est ce qu'elle pourrait plaider. Le calendrier des plaidoiries des parties civiles est à gérer entre vous.

Av FENVAC : Le mieux c'est qu'on récupère ses coordonnées

Av W : J'ai déposé l'avis d'imposition de M. W, et on justifiera l'ensemble de ses charges.

P : Aujourd'hui c'est la troisième partie des débats, dite technique, des divergences d'analyse sur des points techniques Il faut se mettre d'accord sur la manière dont on va procéder.

Ce matin, M. An sur sa contribution à l'enquête, la façon dont ça s'est passé pour lui avec son analyse tel que ressort les pièces qu'il a versées au débat, après période d'échanges. Ça peut durer jusqu'à la pause. Cette après-midi on fait venir M. B qui serait entendu en tant que témoin avec la vidéo. Il s'agit de la deuxième phase sur les questions relatives à sa démonstration, est-ce qu'on arrête là et demain on entend les experts judiciaires dans quel ordre je ne sais pas. car le rapport est assez axé sur la maintenance.

L'idée est que chacun dépose sur ce qu'il mène au débat sans forcément mettre en lien ces différents témoignages de façon à ce que le tribunal puisse lui-même connecter les éléments le vendredi.

L'autre problématique concerne les supports visuels, plusieurs photos sur les éclisses.

Av FENVAC : Est-ce qu'on peut poser les questions à chaque intervention ou faut-il intervenir vendredi ?

P : Oui mais il faudra attendre vendredi pour les questions comparatives

Av SNCF : Les experts ont fait des travaux d'expertise et aussi des travaux critiques des experts judiciaires. J'émetts une réserve quant à leur capacité à faire abstraction des travaux des autres quand ils vont présenter les leurs.

P : Les experts dans leur déposition vont pouvoir parler librement c'est juste nous qui ne devons pas orienter vers les autres rapports

Av SNCF : M. An n'a pas été cité par la SNCF car il est intervenu comme sachant très tôt dans la SNCF, pour cette raison nous voulons qu'il reste dans la salle après être témoin pour qu'il puisse réagir à ce qu'il se dit lors des expertises judiciaires.

Av FENVAC : Je n'ai pas de réserve sur ce point, est-ce que les experts judiciaires peuvent être présents dans la salle pour qu'ils puissent entendre ?

P : oui évidemment

Av SNCF : il me paraîtrait logique que M. Ba puisse entendre ce que dit M. An

P : Non

Le témoin entre dans la salle

P : Pouvez vous déclinez nom, prénom, âge, domicile

T : Je suis né en 1938

P : Les parties civiles vous ont cité la semaine dernière mais on a eu du mal à trouver votre domicile, vous allez faire une première déclaration, une fois que vous avez terminé, le tribunal pourra vous poser des questions. Êtes-vous parents ou amis du prévenu ou parties civiles ou à leur service ?

T : Je ne connais personne, mais j'ai été rémunéré par la SNCF mais je ne suis pas actuellement salarié

P : Pouvez-vous préciser les relations avec le prévenu, ou la partie civile ?

T : J'ai eu des réunions, j'ai eu des documents pour pouvoir remplir ma mission

P : Vous jurez de dire toute la vérité, rien que la vérité ?

T : Je le jure évidemment

P : Vous déposez en tant que témoin ?

T : Suite à l'accident de Brétigny, je fais beaucoup d'accidentologie, j'ai travaillé à peu près sur 950/980 expertises judiciaires, et j'ai travaillé sur la sécurité, j'ai fait beaucoup d'accidents ferroviaires. J'ai eu un autre dossier d'accident en 2008 concernant le tunnel sous la manche comportant 25 blessés, j'ai travaillé pendant un an sous l'autorité de 3 magistrats, ensuite j'ai produit beaucoup d'expertises judiciaires. Ensuite, toujours dans le cadre ferroviaire, j'ai travaillé ce gros accident à Bergerac et le VATT a rendu un rapport et deux fois il s'est trompé. J'ai fait des contre-expertises dès lors que je n'étais pas d'accord. Le juge d'instruction m'a même nommé.

Dans le cas de Brétigny, le VATT travaille pour le ministre et pas pour l'expertise judiciaire, on aurait pas dû se croiser techniquement en raison de la séparation des pouvoirs. Le VATT et l'expertise judiciaire ne doivent pas interférer. J'ai eu beaucoup de contre-expertises, je parle de la technique du yoyo. Les expertises doivent être menées séparément.

On va parler de la famille B, le rapport du VATT est rendu au mois de décembre 2013, c'est le premier, les experts judiciaires rendent le leur au mois de juin 2014 un le 24 et un autre le 27. Dans les rapports du VATT, on ne trouve pas la famille B, sur le retournement de l'éclisse le phénomène de ressort a peut être accentué mais il a parlé de danse importante qui est ensuite repris par les experts judiciaires. Ensuite le VATT continue, il manquait un ou 2 boulons on sait pas comment ? Je sais pourquoi il a dit ça car enquête infra dans la semaine qui a suivi et on a dit qu'il manquait le boulon n°3, c'est ça le yoyo. Ce n'est pas du travail technique. Je n'ai jamais travaillé comme ça. Il faut séparer dans une expertise. Il faut avoir une certaine réserve, il faut prendre le temps, on a été trop vite, les expertises complémentaires il y en a eu deux.

J'ai une certaine expérience, je suis ingénieur, j'ai dirigé l'École Nationale de la Sécurité au Ministère des transports.

Côte D. 5560 : sans voir le scellé, j'ai travaillé sur des fichiers photographiques dans le dossier des experts, j'ai vu qu'au niveau du trou 3 et 2 sur l'éclisse voire même sur les boulons il y avait de l'usure qui s'était produite avec une certaine ovalisation horizontale. Si le boulon n'y est pas, il ne peut pas se passer d'ovalisation. Cette ovalisation d'un des trous c'est qu'il y a eu des frottements, déjà je suis parti de ce postulat en disant que c'est paradoxal, tout le monde chante qu'il n'y a pas de boulon 3 puisqu'il y a usure et l'ovalisation est horizontale donc y'a pas de danse.

J'avais la conviction en tant qu'ingénieur, qu'il y avait ce boulon. A la SNCF, il me paraît anormal qu'on signale autant de danse de 2 cm alors que le boulon est de 20 mm. Il n'y a rien sur le plan vertical. Partant de là, j'ai demandé à la SNCF de faire des calculs. Je fais mes calculs je dis que c'est pas possible car quand il y a 2 cm de danse, l'éclisse se casse en deux et là elle n'est pas cassée en deux mais ovalisée. J'ai fait aussi la recherche famille B mais je m'en suis arrêtée là car ça dépasse mes compétences il faut qu'un laboratoire confirme. Le laboratoire l'a confirmé. J'ai donc établi un arbre des causes.

Ça sera exposé après le rapport du laboratoire.

J'en fait au moins 10 par an des arbres des causes. Il faut déterminer toutes les étapes, ça ne se fait pas comme ça. A partir de là, le laboratoire a fait son travail. J'ai donné le rapport initial de M. H et les deux rapports des expertises qui ont été nommés. La dedans, il a été nécessaire que j'apporte mon concours, quand je fais des analyses il y a des choses qu'il fallait démontrer. Comment les écrous avaient pu se dévisser, car il y étaient, ils étaient serrés même s'il y avait même la trace des rondelles, s'il y avait pas eu de boulons et des écrous il n'y avait pas eu de trace brillante autour.

J'ai quand même fait pour ces écrous une expertise, j'ai eu recours à un laboratoire ETECH à Toulouse.

On a regardé si les écrous pouvaient se dévisser, de quelle façon? Dans quel laps de temps : entre 3 min et 31 min maximum. Or le train quand il passe sur la voie à 180 à l'heure, il met 5/6 secondes, vous prenez trois minutes 180 divisé par 6 = une trentaine de trains qui passent. Donc ils ont pu se dévisser soit depuis le matin soit depuis la veille au plus tard jusqu'à l'accident. Là on a regardé après et effectivement je ne veux pas mener le travail de mon confrère.

Le CDIM n'a fait que ce qu'on lui a demandé. L'analyse qui a été faite complémentaire sur la santé du métal, c'est là où la rupture brutale n'a pas été envisagée, elle n'a pas clairement été identifiée. Là aussi l'expertise qui a été faite tardivement je crois de la part de la SNCF pour l'analyse du métal je crois même qu'elle a été refusée par les magistrats instructeurs. Pourquoi on la refuse ? On la fait par la suite, on y trouve des micro défauts il y en a au moins 40. On l'a fait après mais on aurait pu faire des recherches encore plus précises. Les experts du CDIM n'allaient pas se contredire sur quelque chose. Il fallait le faire avant. Manifestement ça a été fait a posteriori. Alors, le CDIM fait un travail parallèlement finit pour expliquer le retournement de l'éclisse, il fait basculer l'éclisse mais pour y arriver il a fallu introduire 20mm de danse. Ils ont pris le passage de la première roue de l'essieu ?

P : Les experts judiciaires seront auditionnés demain et vendredi. On commence par lire votre lettre de mission car vous avez été mandaté - Cote D12419 la SNCF ne savait pas que le président l'avait mandaté.

Mr A : Ils lui ont écrit deux mois après pour lui demander ce qu'il avait fait.

Les juges personnes ne leur a dit qu'ils les ont appris par les écoutes de Mr Am.

Lettre de mission : Date du 3 oct 2013 : 3 mois après l'accident

Les causes de la défaillance technique demeurent à ce jour toujours obscures, les enquêtes internes à la SNCF ont été réalisées à la demande des présidents de RFF et de la SNCF, leurs conclusions ne sont pas toutes encore connues.

Même si l'entreprise dispose d'un savoir faire ferroviaire et d'une connaissance d'experts elle a besoin d'un regard externe et distance afin de confronter ses analyses et conclusions.

Ses missions étaient relatives à :

- Se transporter sur les lieux en vue de l'examination
- Analyser toutes les pièces du dossier technique
- Assister les services techniques et la direction juridique de SNCF
- Prendre connaissance des rapports, d'audits d'expertises
- Procéder à toute opération d'expertise nouvelle ou complémentaire participant à une meilleure connaissance

P : La fiche de poste est assez remplie. On comprend les échanges téléphoniques avec Mr Am on voit qu'on a besoin d'un regard distancié par rapport au sachant de la SNCF.

Voilà le cadre dans lequel vous intervenez - le 30 novembre 2013 Cote B12437 : brève technique assez de huit pages . Il y a des photos, schémas d'infractions.

Cote 12430 les conclusions : vous indiquez ce que vous proposez, on voit qu'il y a des réunions, vous indiquez les avant-propos et les avant-projets.

Concernant le processus temporel de scénario de rupture des boulons de l'éclisse, vous poser énormément de choses. Vous indiquez que l'écussage est dans son état normal, 4 boulons serrées et en bon état, l'about du cœur n'est pas fissuré.

Vous parlez de fissure en étoile. Là vous êtes dans l'alternative, soit par défaut de l'acier, soit par un début de desserrage des boulons soit par une autre cause qui sera déterminée par l'expertise.

Temps 1 à 2 : « La boulonnerie travaille sous l'effet des mouvements de l'appareil et des contraintes qui y sont appliquées : les fissures au niveau du trou n°3 progressent brutalement, en particulier les deux dirigées vers l'about. »

« Résultat de chaque passage du train : ce morceau marque le corps du boulon 3 et la face interne des éclisses. »

Effectivement il n'y a pas d'oxydation pour vous la partie de l'avarie tape mais peut-il y avoir une oxydation lorsque ça ne tape pas ? Donc vous dites que « Ces événements sont totalement invisible à l'œil du contrôleur comme à celui de la machine Mauzin »

Vous indiquez une ovalisation horizontale.

Pour vous le morceau de l'âme est déjà cassé.

T : Là la tête casse

Av SNCF : Ont a fait couper un rail avec les deux éclisses pour que vous puissiez voir à quoi ça correspond

La présidente montre le champignon en haut, l'âne sur le côté, le patin et sur les côtés les éclisses.

P : On a un boulon, la fameuse rondelle grower, le filetage, le congé c'est la zone qui relie la tête. La première des choses qui casse c'est « ça » à cause de « ça » le congé favorise la rupture de la tête.

Le procureur regarde le rail

P : Le boulot est souvent le siège de défaut sur place type repli type le forage

T : Là il est pas forcément défectueux mais il est prévu pour favoriser la rupture

Cote D12432

P : D'accord provoquant sa rupture.

Là vous êtes dans l'hypothèse que la boucle est déjà cassée et que c'est la tête numéro trois qui cède. La tige qui est restée sans tête tombe ensuite sur le ballaste. La boulonnerie du fait de la rupture et l'absence est soumise à un effort horizontal de tension d'abord sur un boulon numéro 2, donc ce n'est pas d'accord avec le BEA-TT.

Le boulon 3 casse le 3 pour vous.

Qu'est-ce que « la crique » ?

T : Dans la partie qui résulte de la rupture avec l'âme, c'est un vide, la partie du métal résiduel va être plus importante dans la tête ce qui va faire un vide dans le fût.

La tête s'est rompue à cause des criques. La tête ne se casse pas si on est pas dans un état dégradé mais là on est dans un état dégradé - l'avarie du cœur elle est déjà faite.

P : C'est une des questions du débat.

Comment Mr Am vous partez de l'idée que l'avarie est déjà faite?

T : L'origine de l'accident c'est que les boulons sont partis et comment se sont-ils desserrés?

P : Vous partez du principe que le cœur est déjà avarié?

T : L'âme elle est détériorée dessous donc l'âme s'est détériorée. Avant que le fût ne parte. Pourquoi? Car le boulon au milieu fait 20 mm le trou fait 23mm quand vous avez plus l'âme ça s'abaisse de trois millimètres et quand le fût sera éjecté on aura une impression beaucoup plus forte et c'est là que le déraillement se produit.

Le train met 6s à passer donc ça va très vite.

P : « Les éclisses ont acquis la liberté de battre dans une vibration horizontale

Les éclisses ne sont plus tenues que par le boulon n°4 soumis à de fortes contraintes. Le boulon n°4 se casse ». À priori la tête et les visses c'est toujours le congé. L'éclisse extérieure tombe sur le platelage, l'éclisse intérieure n'est maintenue que par le corps résiduel du boulon n°4. Donc ça c'est votre scénario du déraillement.

Si on prend ce scénario là, prévisionnel, dans votre logique l'avarie de l'abou est a priori rapide même si vous êtes prudent à l'époque mais après c'est vrai qu'on a du mal à discerner le temps pour vous de rupture, est-ce que c'est plusieurs mois, est-ce que c'est quelques secondes.

T : J'ai oublié de dire la pièce la plus importante du dossier, quand on a une expertise on ne part pas comme ça à la bataille, le BEATT a dit ça je le prends dans mon rapport. Il eût été nécessaire, ce que j'aurais fait si j'avais été expert judiciaire, de faire observer durant les trois mois qui avaient précédés l'accident une analyse des bulletins de service, là j'ai fait faire cette analyse sur les trains/passages. Il en est passé au moins 1400/30 - une centaine par jour. Il n'y en a pas 150 ou 180 : sur cette ligne de service ce qui est important quand vous prenez le train il se passe que vous êtes sous la responsabilité de trois personnes :

- La première c'est le conducteur
- La deuxième c'est le contrôle
- La troisième c'est le régulateur - c'est un peu comme le contrôleur de l'espace à Orly, il peut arrêter le train, faire réduire la vitesse, le faire garer etc.

Ces trois personnes sont constamment en contact les unes avec les autres durant le trajet. L'analyse des bulletins de service des trains ayant traversé la zone de l'accident de Brétigny sur Orge, elles sont remplies de manière détaillée et de façon manuscrite.

Mr A : Ces conducteurs n'ont jamais rien signalé sur leur voie, il y a toujours de la danse. Sur la voie quand le train passe il y a une certaine flexibilité.

On fait état : la première annotation

Le deuxième signalement : projection de pierre entre la motrice suite à une rupture de ce câble d'alimentation de la rame. Ce sont deux seuls signalements qu'on a pu constater sur les 7926 bulletins réalisés de service analysés. 1776 bulletins de services annotés. Pour la danse le lendemain voilà ce qu'il se serait passé - un technicien de Brétigny serait passé avec sa canne à bout - on la met et on sait si il y a une danse importante, la présomption existe : que fait-on ensuite? On fait avec un appareil un densimètre on le pose sous le patins et là on le mesure précisément à la danse.

La danse c'est dessous et le boulon reclassé, on aurait pu le voir de façon dynamique alors on a été se promener à Noisy le Sec ou Juvisy pour voir s'il y avait de la danse. Alors le CEDIM qu'est-ce qu'il prend comme référence en bibliographie? Un exemple du BEATT sur la ligne du plaisir au cantal et on prend ça comme référence.

Côte D. 12440 : s'il y a des débattements, c'est là qu'on voit qu'il y a de la danse.

Lecture page 5 schéma

Il dit que la lame n'est pas là, le conducteur a rien ressenti et même celui du train d'avant avec la motrice il aurait senti l'avarie du cœur.

C'est à la limite pratiquement plus sensible que les amortisseurs d'une voiture. Il y a deux suspensions qui sont extrêmement sensibles. Le conducteur n'a rien eu, il a pas signalé donc c'est une rupture rapide et brutale.

P : Le champignon ne s'était pas suffisamment abaissé pour que le décalage soit perçu par la locomotive ?

T : Oui

P : Sur le trou numéro 4 il y a une fissure qui part à -10 et ce que vous appelez 45 degré par rapport à l'axe du trou et à droite à 0,5 il y a une autre fissure sur le trou numéro 4 : ces fissures pouvaient-elles être présentes avant ?

T : Concernant le trou numéro 3. il y a eu une rupture brutale qui s'est produite sous le champignon en escalier, habituellement quand il y a une rupture brutale c'est que la fissure s'est réorientée horizontalement.

P : On en a fini avec le premier rapport

T : Ce ne sont que des suppositions

P : Deuxième document, il correspond à la note technique qui fait 17 pages du 31 janvier 2014 sur les remplacements des boulons et les recommandations. on retrouve votre schéma analysé longuement avec la force de traction - Côte 12447

T : Cote D.67-35 concernant la magnétoscopie du trou numéro 3, il y a une ovalisation donc forcément un boulon et plus on se rapproche du joint plus on est faible et une fissure est faignante, le plus facile donc c'est pour ça que c'est plus ovale. Cela s'est produit rapidement, brutalement, la tête a déjà cassé

Les boulons auraient nécessairement cassé plus tôt. Vous ne recommandez pas ni le changement de boulon ni l'assemblage

Le BEATT propose le remplacement des boulons.

Je n'ai jamais travaillé seul, ce qui est regrettable est que la santé du métal n'ait pas été étudié avant. Il n'était mis en cause ni les boulons ni le serrage mais concentration des efforts sur l'apparition des fissures par le contrôle des ultrasons etc.

La cause de l'accident c'est la rupture en coin de l'âme du rail, la cause de la rupture est une fissuration en étoile

Côte 12 561

Le poids de la motrice provoque la rupture immédiate, le poids des voitures est insuffisant, deux trains ont circulé dans les 30 minutes précédentes

Côte 12554

Tableau qui résume les scénarios probables des experts judiciaires du 28 mai 2014 projeté lors d'une réunion.

Av W : On ne parle pas de W là ?

P : Non je vise juste le pluriel « d'actions faites »

“Conformité sous contrôle d'huissier 4. causes de l'accident : défauts acier 5. Processus rapide (2,6 sec) rarissime 6. Imprévisible et pas de responsabilité de la SNCF”.

P : C'était des suppositions

T : Non c'est un rapport d'experts. Il y a 4 abouts, si on veut dire que c'est une erreur grave sur la maintenance mais on devrait trouver une fissure sur les trois autres abouts.

Pourquoi ne pas rectifier l'about pendant 5 ans?

Je sais qu'il y avait une fissure qui était contrôlée 10mm passée à 20 mm le dernier contrôle 20mm, C'est une fissure que sur un about 2008 20 mm

Problème sur la face intérieure de l'âme

T : Côte 5562 et 5563. La lettre E sur l'image - corps de vis scellé A3 - on s'est trompés de boulon

Côte 5560 et la lettre G : « une vis d'éclisse, un corps de vis, une tête de vis diamant et un écrou »

P : On fait à nouveau une comparaison

T : C'est une tête de vis diamant et c'est plus le boulon

P : ça doit être une rotation distincte sur la photo

T : Comme l'about ils se sont trompés les experts

P : Vous comparez ça à l'about

Selon vous l'analyse de l'expert n'est pas fiable?

T : Ils ont des difficultés pour travailler les experts car ils étaient pas sur les lieux le premier jour donc c'est difficile de faire des investigations, le problème c'est qu'il n'y a pas une corrélation des éléments tels qu'on pourrait les retrouver dans les rapports.

Les analyses je le prouverai car elles ont pas été faites par moi mais par les laboratoires.

P : Oxydation du trou n°3 de l'éclisse extérieure.

T : Le trou n°3 moins d'oxydation

P : Vous dites qu'il y a un boulon, il y est tout le temps?

T : Il y a des traces, moins serrés que les autres mais il y était

Av SNCF : Si vous vous mettez à un mètre on voit pas l'oxydation mais de près oui.

Pour la première fois l'éclisse extérieure - l'angle à partir duquel on regarde on peut avoir une perception de l'oxydation du trou - on voit des traces de brillances, les experts l'ont vu cette éclisse ? Pourquoi ils n'ont pas indiqué dans leur rapport, il y a des traces de brillance donc pourquoi dire que c'est oxydé? Ça ne me paraît pas transparent ni même loyal pour ceux qui lisent le rapport.

P : C'est dans l'enquête infra mais si les experts ont déclaré que le trou étaient oxydés ils l'ont mit dans leur rapport

Av SNCF : Les gens de la DAS qui ont fait le rapport on ne sait pas s'ils ont vu l'éclisse car elle est placée sous scellée, elle a été emmenée par les services de police. Quand on la voit on voit bien qu'il y a une oxydation mais qu'il y a quand même des traces de brillance. C'est important sur les conséquences que les experts peuvent en tirer sur la force de serrage des boulons et c'est au plein cœur du boulon

Av FENVAC : Il a été dit à l'audience que les inspecteurs (pacg) et Mr Ch ont vu que le trou numéro trois était oxydé, on leur a fait dire de manière extrêmement claire.

P : Ils n'ont pas évoqué l'éclisse extérieure mais pas le trou

Av SNCF : La DAS parle du trou oxydé mais pas de l'éclisse extérieure, ils l'ont vu mais ne font pas de constatation, la seule constatation sur le trou n°3 on peut lire : « trou de l'âme du trou oxydé, les enquêteurs privilégient une absence antérieure de ce boulon depuis une date que les expertises métallurgiques devront pouvoir préciser. ». L'oxydation dont ils parlent n'est pas sur l'éclisse mais au niveau de l'âme.

Av FENVAC : Côte D174 avant dernier paragraphe - placement sous scellé des pièces et notamment de l'éclisse extérieure.

Av SNCF : Placement sous scellé de nuit à 4h du mat

P : « Remarquons une oxydation plus importante autour de l'emplacement de l'avant-dernier boulon côté bordeaux laissant un doute quant à la présence à minima de la tête diamant avant le déraillement. ».

Question des partis

Procureur : Je suis votre postulat qui est de nous expliquer que la partie ruine a duré en réalité trois autres minutes donc que cette scène de l'about de cœur qui tombe et les boulons qui vont se séparer dure trois quatre minutes.

T : Entre trois et trente et une minutes.

Pr : J'ai une question, je me réfère à la cote D12432.

Le processus temporel du scénario du boulon donc-vous nous expliquer que le boulon 3 va tomber sur la ballasse, que le n°2 va finir par se rompre en raison d'une rupture de fatigue et 12432 en l'absence du trou n°2 on va s'occuper du trou N°1 - les contraintes mécaniques s'exerçant sur le boulon 1. Le filrage du boulon devient lisse et donc inopérant, pouvez vous m'expliquer que cette analyse que le filetage du boulon va devenir lisse? On a le sentiment que pour arriver à la disparition du filrage et que ce soit lisse, il faut une durée supérieure à trois minutes.

T : Non car c'est que la moitié de la longueur qu'a eu lieu le filetage, c'est là que ça se casse en même temps. 2s51 - c'est l'unité qui est mentionnée. Ça explique la rupture brutale.

Pr: Le fourrage du filetage en combien de temps peut- on arriver à ce résultat? C'est-à-dire le bout de boulon qui devient lisse

T : En 3s ça s'arrache. C'est l'arrachement de l'écrou le fourrage du filetage, le filetage il n'a pas été simplement éjecté par l'absence de l'écrou qui s'est même peut être dévissé mais il y a encore le filetage c'est peut-être là que le filetage s'est aplati et s'est altéré.

P: Vous dites qu'il est lisse le filetage ?

T : Oui il est altéré, écrasé s'il est lisse.

P : Lisse ça suppose de passer plusieurs fois au même endroit ? Lisse ça a subi un contact ?

T: Un frottement direct, ça s'arrache directement

P : C'est le sens que vous mettez à lisse, lisse signifie lisse vous dites c'est lisse car le filetage a été arraché

Av SNCF : Côte 6417 - sur le fût du trou n°1

P : Ça a été arraché avec le trou du rail, tout indique que la vice a tourné sur elle-même

T : Le filetage on le voit encore

P : À droite ou à gauche ?

T : À gauche tout à fait à gauche, on voit la fente du filetage

Procureur : la photo 13207 est plus lisible

T : On voit bien qu'une partie du fût est rendue lisse, le filetage est écrasé, lors de l'extraction du boulon dans le trou il s'est écrasé le bouletage.

P : Là on voit qu'il est lisse

Pr : Moi je veux savoir la temporalité

T : En 2 secondes

P : Vous dites que l'arrachement peut provoquer ce caractère lisse ?

Av FENVAC : Une question de contexte, aviez-vous des relations personnelles avec des responsables juridiques de la SNCF ?

T : Je ne les ai jamais connus.

Av FENVAC : Je ne parle pas simplement du fait de connaître, mais d'une relation
Vous connaissez Mr M, dans quel cadre ?

T : En 2013, j'ai fait un an d'étude à LASECHESI, j'ai connu pleins de magistrats on se connaît tous on se tutoie, ça n'a rien à voir avec l'expertise. On a une relation tous les deux.

Av FENVAC : Vous êtes associés d'une société avec Mr M ?

T : Oui, Mr M était magistrat et le procureur de la Cour de cassation a demandé que l'on fasse des formations pour les experts judiciaires, paradoxalement il avait demandé à Mr A de les faire, j'ai constitué des modules de formation avec Paris 8 pendant plus d'un an on a travaillé pour ces formations. Il y en avait par la métallurgie, pour toutes les disciplines. Partant de là on a dit Mr M comme représentant des magistrats. On a formé ces experts là-bas. On donnait les cours sous le couvert du procureur général.

Notre société n'existe plus car elle a été dissoute, les experts judiciaires on n'a pas de formation sur le fond, tous les modules ont été validé par le président. Le nouveau président s'est arrêté.

Av FENVAC : Quand vous avez été missionné, on a la lettre de mission et je voulais savoir si on vous avez donné en large de cette lettre de mission des demandes particulières, notamment des demandes à défendre la SNCF et Mr W ?

T : Non, ça tombe bien je viens de découvrir que c'était Mr W. J'ai demandé une réunion avec deux personnes - Mr P et Mr R - je leur ai dit "moi je veux bien cette mission mais ça sera clair net et précis dans l'intérêt général vous n'aurez pas de faveur."

Av FENVAC: Il serait inimaginable que vous fassiez de l'investigation sous constat d'huissier que s'il serait défavorable ne soit pas mentionné?

T : Oui par exemple sur le serrage du boulon ça a été donné, j'ai pris les précautions d'être accompagné d'un huissier.

Av FENVAC : vous avez été entendu dans le cadre d'écoutes téléphoniques.

T : Non je ne suis pas au courant de ça si ce n'est que j'ai lu dans le réquisitoire des juges d'instructions qu'il y avait une étude notamment sur la famille B, j'aimerais qu'on les écoute.

Av FENVAC: Dans une écoute téléphonique Coté dans le dossier D10735 du 7 février 2014, vous expliquez à Mr Am « si on y arrive pas on le met en l'air on en parle pas »; « Ce qu'il faut qu'on fasse c'est le démontage des joints »; « Vous avez compris on le met à la poubelle ». Vous aviez travaillé sous contrôle huissier et si ce contrôle est négatif vous le mettriez à la poubelle ?

T : C'est compatible et je n'ai jamais dit ça avec une opération avec un huissier

P : C'est vous vous appelez Mr Am afin de l'informer de son intention de faire des tests de serrage sur des rails. Mme P vous a autorisé a appelé directement Am.

Étude discussion téléphonique entre Mr Am Mr A.

T : « Si on y arrive pas on met de côté » ça signifie que s'il n'avait pas trouvé une période de travail je lui aurais dit vous n'avez pas fait le travail.

Av FENVAC : J'ai un peu l'impression que votre mission c'est de défendre la SNCF car vous dites à Mr Am « c'est pour vous défendre », l'impression que les contrôles que vous faites ne sont fait que pour la galerie : "ça il est prévu que s'ils ne sont pas conformes ils seront détruit et sinon fiche vierge de manière à légitimer".

T : Vous avez dans les rapports du BEATT Cote 9422 or dans le même pré-rapport Cote 9424 le même BEATT dit qu'il n'a pas trouvé de trace de la famille B 22 il dit tout a été réalisé et 24. Or dans la côte suivante il dit simplement que la famille B n'a pas été réalisée. J'ai demandé à Mr Am de me fournir de la documentation sur la famille B, il me donne une feuille vierge, je vois que j'ai tout ici et je vois qu'il y a un inventaire au préalable des difficultés et c'est inscrit sur fiche vierge que l'on m'a remis. Il fallait aussi qu'il me trouve un TJD - ça se fait toujours la nuit à Paris. Il en a trouvé une elle a trois / quatre ans de plus, on lui a trouvé peu de défauts et je lui ai proposé de faire une famille B et il m'a mit a disposition deux cheminots - ils sont pris en photo ils y sont allés et j'ai fait la famille B mais je ne l'ai pas fait comme ça.

P : M. Am a dit qu'il était là ?

T : Moi j'ai tous les documents et j'ai vu que si cette part était inférieure à 60 heures, ça ne correspond pas à une famille B.

Quand j'ai vu ces documents j'ai vu deux choses : une première feuille annexe 28 du dossier d'instruction faite prévisionnellement sur les travaux, au préalable moi je l'ai faite en fonction de la prévision que j'ai reprise de chez Mr Am, il m'a retrouvé des documents.

P : Vous avez demandé à Mr Am une famille B de n-1 et vous avez fait exécuté la famille B, j'ai rien rempli moi sous constat d'huissier on a mis 94 heures sur la base des documents de la SNCF c'est pas moi qui les ai fixés

Av SNCF : Côte D. 3511

Av FENVAC : vous nous avez dit que votre démarche était d'avoir 60h pour faire votre travail sinon ce n'est pas sérieux

T : Pas tout à fait ça vous avez modifier, si c'est 40h etc. ça ne peut pas être une famille B c'est pourquoi j'ai demandé à Mr Am s'ils ont une période de travail supérieure à 60 heures.

AV FENVAC : Le but c'est donc d'avoir 60h pour voir si c'est bien une famille B?
Si je vous dis qu'il y a une écoute qui au contraire veut baisser le nombre d'heures et que Mr Am vous explique qu'il faut 120H pour faire le travail et que vous voulez la descendre à 60h?

T : Famille b = 60 heures et 120 heures. Pour remplacer un bois il faut au moins 8H à 9H.

Av FENVAC : Côte 10860 - Les écoutes entre Mr Am et Mr An le 6 mai 2014 après les huissiers vous expliquez que Mr Am veut savoir le temps pour faire une famille B. Vous dites que vous voulez rentrer dans les 60h. Mr Am dit qu'il faut 100H. Vous dites que c'est faux.

Mr vous avez un estomac extraordinaire vous êtes entrain de nous dire que cette écoute valide l'idée qu'il y ait au moins 60H ?

T : Il faut 60H.

Av FENVAC : Vous avez prêté serment de dire la vérité et vous mentez. La TJI à Creil c'était la même qu'à Brétigny - Cote 10807 - quand Mr Am en parle il est question de savoir si elle était neuve ou non. Ambert utilise l'adjectif neuve.

P : Mr Am montre que la TJI n'était pas du tout dans le même état que celle de Brétigny, il fait un abus de langage mais ici c'est pour montrer quelque chose.

T A : Elle n'était pas neuve et abimée.

Av FENVAC : De combien Mr Am vous a-t-il expliqué que la fissure a augmenté en moyenne chaque année ?

T : 8 cm, ça peut aller de 1 cm à 8 cm, au-delà je pense qu'ils prennent des dispositions.

Av FENVAC : Pourquoi dans l'écoute que nous avons - Côte 10739, Vous vous fixez un objectif et vous faites tout pour le démontrer, comme vous connaissez la taille de la fissure ?

T : J'ai un tableau je vais vous le montrer

On ne le trouve pas

Av FENVAC : Vous n'avez pas donné aux juges d'instruction ?

Je vous demande comment vous savez de quelle taille était la fissure ?

T : On m'a donné un tableau : 1mm et après 20mm.

Av FENVAC : Est-ce qu'on peut mesurer la fissure sans démonter ?

T : Il y a eu un démontage, cela fait suite de la fiche d'avarie ouverte qui fait suite de la fiche de la famille B + visite + le 12.02.2009 visite du cœur mais pas d'évolution. Visite avec démontage de l'about. Le 05/01/10 surveillance du cœur. Le 01/09/11 visite du cœur infrapole pas d'évolution.

Av FENVAC : Vous nous dites il y a nécessairement démontage car il y a eu un suivi, vous paraît-il possible qu'on détecte l'évolution d'une fissure de 10mm à 20mm sur un about qui n'est pas fissuré ?

T : Évidemment ils ont constaté la fissure sur l'about qui est fissuré.

Av FENVAC - Côte 16869

Av FENVAC : Pour vous il ne pouvait s'agir que d'une rupture brutale car 8000 trains sont passés en un trimestre et aucun chauffeur contrôleur n'a indiqué de situation anormale : que se passe-t-il pour un train lorsqu'il passe sur une traversée jonction double, traversée complexe comme celle-ci ? Est-ce que le passage sur ce genre d'appareil de voie entraîne par ou non des vibrations ?

T : Oui

Av FENVAC : Sont-elles importantes ? Car vous avez dit que les amortisseurs sont très importants et qu'un conducteur ne pouvait pas ignorer un incident sur des rails.

Dans une TJD contrairement aux autres voies, les traverses sont espacées que de 60 cm donc si il n'y a pas d'anormalité vous ne pouvez rien ressortir car les traverses sont rapprochées. Pour avoir ce ressenti il faut qu'il y ait quelque chose qui se produise.

P : Le fait qu'il y ait plusieurs traverse secoue ?

T : Au contraire ça ne secoue pas car c'est pour éviter les vibrations.

Évidemment qu'il peut entendre car si il y a une déformation cela se répercute sur toutes les autres traverses qui sont rapprochées.

Av FENVAC : Il y a eu dans cette salle le premier jour une quarantaine de personnes qui prenaient ce train et qui étaient secouées à chaque trajet. A Brétigny c'était plus qu'ailleurs. Maintenant vous êtes d'accord sur ce qu'on ressent ?

T : Vous passez normalement.

Av FENVAC : Est-ce qu'on ressent un effet de vibration quand on passe sur la TJD même si elle n'est pas brisée ?

T : Pas plus qu'ailleurs

Av FENVAC : Si on prenait comme hypothèse que l'about du cœur était brisée depuis quelque temps, qu'est-ce que ça entraînerait comme conséquences d'abord sur la tenue du boulonnage ?

T : Il aurait été signalé que, s' il avait été défaillant en passant, il n'y a eu aucun signalement. Vous me poser la question si elle est défaillante

Av FENVAC : Je vous parle d'un about de cœur.

T : D'abord la motrice aurait déraillé, ce n'était pas le cas

Av FENVAC : Dans l'absolu qu'est-ce que ça entraîne comme conséquence dans l'appareil de voie ?

T : Je ne peux pas me placer dans cette hypothèse

Av FENVAC : Vous ne pouvez pas être un scientifique et ne pas vous poser toutes les hypothèses.

T : Je me suis arrêté là j'arrête les investigations.

Av FENVAC : Elle servait à quoi l'éclisse ?

T : Elle rejoignait à l'extrémité le cœur et le rail.

Av FENVAC : Elle avait deux boulons dans le cœur et deux dans le rail, on est bien à cet endroit là qu'elle s'est retournée, pourquoi vous dites que ce n'est pas là ?

T : C'est pas l'about du cœur lui-même, il fait 2m.

Av FENVAC : Vous êtes d'une incompétence extraordinaire, vous dites que c'est l'about D qui a été cassé alors que c'est l'about C

T : Je n'ai pas travaillé sur l'about C et l'about D, moi j'ai travaillé sur l'éclissage. J'ai les photos je travaille dessus ça aurait pu être la A B C D qu'importe.

P : Ah donc qu'importe ?

T : Je ne m'intéresse pas à ça moi c'est l'aspect technique.

P : Votre hypothèse est-elle valable selon vous sur n'importe quelle bout concernée?

T : Oui ça aurait pu se passer où que ce soit que ce soit bordeaux etc. j'ai travaillé sur les documents et on me dit de regarder ce qu'il s'est produit.

Av FENVAC : Quel est l'effet d'un serrage inadapté des boulons ?

T : Ils peuvent se desserrer

Av FENVAC : s'ils sont trop serrés ?

T : Sans aller jusqu'à la rupture, si vous serrez trop vous provoquez la rupture du boulon

Av FENVAC : avant la rupture

T : C'est l'un ou c'est l'autre, ça se sont des hypothèses que vous imaginez.

Av FENVAC : Est-ce que je me trompe si je pense que le métal des boulons a une certaine élasticité et si elle est trop serrée cette élasticité se perd et fragilise l'assemblage ?

T : Il y a une certaine élasticité mais il faut mesurer au moment où il casse

P : Mais il fragilise s'il est trop serré ?

T : Au-delà de 30-35-45 vous commencez à tirer dessus et si on tire trop ça casse. Si on tire un peu plus ça peut pas casser ça se casse si on tire trop

Av FENVAC : Je vous explique cela car imaginons qu'on a des boulons qui ont une tendance malade à se desserrer la tendance humaine peut avoir tendance à les serrer plus fort
Sans aller à 50 si je serre entre 20 et 50 est ce qu'on peut perdre l'élasticité

Av FENVAC : Est-ce qu'on ne peut pas penser qu'on va perdre l'élasticité ?

T : Non pas au delà

Av FENVAC : En d'autres termes, en augmentant le couple de serrage de 20 à 25 m. newton on fragilise de 31% le boulon?

Côte D. 12449

T : C'est sur une situation dégradée

P : je vois pas cette mention on lit la 12448 - on parle pas de situation dégradée
Que se passe-t-il si on impose à tous les cheminots de changer le couplage ?

T : Dans l'absolu, avec une TJD neuve, il n'y a pas de situation dégradée à la place, mais ça fait des effets négatifs

P : Si on serre trop, on risque de fragiliser et de diminuer la marge de sécurité

T : Oui

Av FENVAC : Comment vous savez à quelle pression la CNF vissait ses boulons ?

T : Il y a un référentiel

Av FENVAC : Mais qu'est-ce qu'on doit utiliser pour mesurer la pression de serrage ?

T : Avec une clé dynamométrique

Av FENVAC : Et sans clé on fait comment ?

Est-ce que deux bourrages en quelques semaines c'est normal ?

T : C'est huit mois avant je crois

Il y a toujours un ajustement qui se fait par la suite - c'est une maintenance normale

Av FENVAC : Quand vous faites votre tableau sur les conclusions probables, vous parlez des experts judiciaires est ce que vous connaissez la différence entre un expert judiciaire et un expert de la BEATT ?

T : Ils ont pas les mêmes objectifs

Av FENVAC : Mais quand vous l'écrivez dans votre tableau ça peut pas être sans raison

T : Ce que je savais c'est que j'avais entendu par la presse

Av FENVAC : Est-ce qu'il existait d'autres incidents ferroviaires, quand la cause était la santé de l'acier ?

T: Oui pleins

Av FENVAC : Cette question de la santé de l'acier a été largement analysée par des experts ?

T : Il y a l'analyse du CETIM

Av FENVAC: Je ne parle pas de ça

T : Il y a une cinquantaine de bibliographies

Av FENVAC : Mais pourquoi elle n'est pas au dossier ?

T : On a déjà l'analyse du CETIM

Av FENVAC : Vous nous indiquez que le problème de l'acier cause incidents ferroviaires ?

T : Je n'ai jamais dit ça

Av : Si

T : non

Av : si

P : Vous n'avez pas alimenté l'idée de la santé de l'acier par votre expérience professionnelle sur les incidents ferroviaires ?

T : Il n'y a jamais eu d'incidents ferroviaires

Av FENVAC : Comment pouvez-vous affirmer que c'est l'unique cause de l'accident sans réserve ?

T : j'ai eu quelques réserves et c'est pour ça que je me suis arrêtée là

Pas de question de la défense

Entrée du témoin : Mr B

P : Vous êtes un nouveau témoin vous n'étiez pas là le 25 mai je dois vous informer des choses que vous devez savoir. Un témoin prête serment et s'il ment sur sa déposition il encourt une peine de cinq ans d'emprisonnement, le témoin parle sans être interrompue et lorsqu'il dit j'ai fini on pose les questions.

T : Mr B, ingénieur de recherche

P : Quels sont vos liens avec les parties civiles ? Vous êtes à leur service ?

T : SNCF oui un contrat a été passé entre nos deux entités

P : Vous allez prêter serment

Le témoin prête serment

B : J'ai des documents, 3 vidéos une longue et deux courtes

B : Je vais vous présenter mes travaux.

Dans un premier temps je vais effectuer une présentation de AMVALOR et du laboratoire L2M, ensuite une présentation du contexte, une chronologie d'étude et enfin des essais en laboratoire.

AMVALOR est une structure de valorisation des arts et métiers c'est-à-dire qu'on a une mission en termes de gestion des activités de ces laboratoires. On a beaucoup de travaux pour nos collègues, le CETIM, institut de soudure etc. et l'objectif est de favoriser les liens entre les laboratoires et les entreprises et développements technologiques.

AMVALOR est donc une structure nationale et a un ancrage territorial proche des besoins industriels. Un point important c'est que ces implantations sont en lien avec les sites avec les écoles. Basé sur des moyens industriels importants, nous avons 135 salariés, 600 contrats avec des industries, une quinzaine de laboratoires sont rattachés dont l'I2M à Bordeaux. Il s'agit d'une unité mixte pas que des arts et métiers.

L'étude que je vais vous présenter a travaillé sur la durabilité des matériaux, on les maltraite pour comprendre les phénomènes physiques. Pour information AMVALOR, dans le domaine ferroviaire c'est 6 thèses et une cinquantaine d'études. 4 thèses sur le comportement mécanique. Me concernant, je suis ingénieur arts et métiers et responsable d'une plateforme des compétences dynamiques des matériaux.

Ma mission qui a été confiée en 2016, par Mr An pour le compte de la SNCF, ils lui ont confié une mission pour comprendre le joint et notamment sur la question de la ruine du système et de l'endommagement au niveau de scellé A9.

L'étude s'est déroulée en deux temps : 10 000 TJD en fonctionnement et première fois qu'on voit une fissure évoluer comme ça. Il a voulu prendre du recul par rapport au caractère exceptionnel et à partir de là essayer de voir ce qu'il a pu se passer.

1^{ère} étape : essayer de mettre en jeu les phénomènes physiques. Le caractère exceptionnel autour de cette évolution rapide de la fissure. Au regard des résultats, la SNCF a voulu continuer à travailler avec moi pour aller plus loin et établir un scénario.

Premiers essais menés en laboratoire : mise en place du système dans le référentiel du vérin grande vitesse

Modélisation numérique composée du rail, cœur, quatre visses et écrous. C'est un vérin hydraulique. Le corps du vérin va venir taper sur ce système là pour stimuler le passage du train. L'objectif ici c'est de comprendre le comportement.

En termes d'instrumentalisation, l'idée c'est qu'on ne connaissait pas forcément ce qu'il s'était passé donc on a essayé de maximiser le nombre de capteurs on a utilisé des jauges de déformation, c'est un petit élément qu'on vient coller à la surface du matériau pour mesurer très finement ce qu'il se passe. L'idée était d'en positionner un maximum sur les jauges du système. De plus, on fait trop de directions : 0 / 90 / 45 degrés. Il y a 18 rosettes qui permettent d'observer la symétrie. Il a fait une application sur l'éclisse et une application sur le rail. Chacune des jauges va donner un élément. Donc il y a une représentation par rapport à cela par rapport à un grand tableau de chiffre. Ça veut dire qu'à chaque fois qu'on a ces trois mesures là on a la possibilité de dire que quand on a mesuré on a une direction principale dans laquelle quand on appuie on peut mesurer le niveau de déformation par rapport au niveau principal, par rapport à l'instrumentalisation vérin.

Les deux abouts rails et les éclisses sont instrumentés de manière à mesurer leurs déformations lors du choc. Le vérin est instrumenté pour mesurer l'effort appliqué sur le système.

Le témoin montre une vidéo de l'expérimentation pour montrer le bruit fort

Concernant les campagnes expérimentales qu'on a menées.

- Campagne 1 : définition de l'état de référence :

Essai : 1 choc, mesure de l'ensemble des points, répété plusieurs fois

Résultat : définition de l'état de chargement du système

Conclusion : dans les conditions d'essais présentés, les directions principales de sollicitations sont à 45° au niveau des trous

- Campagne 2 : Étude de l'influence de la présentation ou non d'un boulon

Essai : 1 choc, mesure de l'ensemble des points, répété plusieurs fois

Résultat : Comparer aux résultats de la phase 1 et voir les différences (donc l'influence)

Conclusion : Dans les conditions d'essais présentés (système normal et sain), peu d'influence de la présence ou non du boulon 3 sur l'état de déformation du rail

- Campagne n°3

Essai : un choix, mesure de l'ensemble des points des boulons instrumentés, répété plusieurs fois

Résultat : comparer les déformations au niveau des boulons

Conclusion : dans les conditions d'essais présentés et pour une éclisse donnée, la disparition d'un ou plusieurs boulon entraîne une augmentation du niveau de déformation

Les passages de train sur la TJD produisent des contraintes principales orientées à 45 degrés, cohérentes avec les fissures de fatigue orientées à 45 degrés usuellement constatées sur les cœurs ce qui montre que le dispositif expérimental est représentatif (campagne 1)

L'absence d'un boulon (par exemple le n°3) n'a que peu d'influence sur les contraintes observées dans l'assemblage (campagne n°2). En conséquence, en l'absence d'un (et même de 2) boulons ne peut suffire à expliquer la ruine de l'assemblage, ni la rupture des têtes.

On voit bien qu'on est à 45 degrés : *photo*.

Donc comme je disais les essais ont montré les phénomènes physiques en jeu, la direction des efforts est située à 45 degrés. Donc on est bien représentatif. Donc maintenant il faut confronter avec ce qu'il s'est passé. En bas on a une réorientation des fissures donc il faut se poser des questions quant à cette réorientation de fissure. En regardant les documents donnés on regarde qu'on a du matage au niveau de la visse située au niveau 3 : exactement de la taille de l'épaisseur de l'âme. Cela résulte qu'il y a eu contact, il s'agit du principe d'action-réaction.

Donc habituellement, concernant la direction principale en termes d'effort on est à 45 degrés donc à ça on vient rajouter un l'extérieur le fût de la visse numéro 3 donc là *schématisé en rouge c'est le fût de la vice donc la flèche qu'on voit c'est la direction de l'effort axial du fût n°3*.

- Campagne n°4

Influence du nombre de sollicitations sur le desserrage des écrous

Essai : Simulation du passage de 1500 trains (sur 10 jours) à 7 voitures chacun

Résultat : Observer une influence sur le desserrage des écrous

Conclusion : Dans les conditions d'essais présentés et pour une éclisse donnée, aucun écrou n'a été desserré durant l'essai

2ème étape : arbre des causes (présentation témoin)

Le point à retenir : Le boulon n°3 est obligatoirement présent et produit des efforts lots des vibrations du rail pour réorienter la fissure déjà présente et ainsi provoquer la rupture du scellé.

La SNCF et moi on a essayé d'expliquer les différents scénarios, les premiers essais n'étaient pas suffisants on a dû faire des essais complémentaires. L'idée qu'il faut retenir ce que ceci va servir de base de données. L'idée est de construire des résultats qui permettront d'expliquer les scénarios. J'ai précisé également ou ont été fait les diff essais :

- Analyse de l'évolution des fissures (AMVALOR et Mr A)
- Essais sur les boulons (AMVALOR)
- Essais de vibration (ELTEC)
- Essais de corrosion (huissier + AMVALOR)
- Essai de serrage des boulons (huissier + AMVALOR)

On a cette réorientation de la fissure par la présence du fût numéro 3, sous le champignon singularité qui est forte, d'habitude comme ça c'est symptomatique d'un problème ce qui amène à ce qu'on est une évolution accidentée comme ça ce qui peut conduire à des propagations de fissure donc

questionnement de cette fissure-là. On voit sur une photo dans le cercle rouge une singularité, il y a quelque chose qui est présent au sein des matériaux qui peut produire une fissure.

- Acier au manganèse : résistant à la fatigue, évolution de la fissure de l'ordre de 10 mm/an (Procédure SNCF du contrôle de l'expert cœur)
- Le profil de la fissure sous le champignon est symptomatique d'une singularité dans le métal et d'une rupture brutale / fragile

Des essais complémentaires ont été demandés afin d'analyser la présence ou non de défauts internes dans le rail.

Il y a eu un rapport complémentaire du CETIM montrant la présence de micro-défauts (porosités en quantité importante) dans le rail.

Ces micro-défauts sont des cavités qui se forment dans une pièce métallique coulée et dus à la contraction du métal lors de solidification

Ces défauts sont une fragilité pour le métal et peuvent faciliter - accélérer la propagation de fissure (D21673°). Une fissure c'est feignant elle choisira le chemin le plus simple, le plus facile pour elle donc malheureusement ces porosités-là facilitent la propagation à la fissure qui est "feignante". Pour conclure, l'évolution anormale des fissures au trou 3 sont liées à la présence de défauts dans le rail.

Essais sur les boulons (présentation du Témoin)

L'objectif était de valider la résistance des boulons utilisés par la SNCF. L'ensemble des boulons testés ont une contrainte élastique et à rupture supérieure aux valeurs citées. Tous les boulons sont conformes et ont une classe supérieure à 5.6.

Lecture du graphique : à partir du moment où vous dépassez la limite d'élasticité si vous lâchez ça ne reviendra pas dans son état initial et si vous tirez trop fort rupture.

Essai de vibration (présentation du Témoin)

L'objectif était de valider et calculer le temps que peut mettre un écrou à se dévisser par vibration. Pour conclure, les traces de soudures au niveau du fût, au-dessus il y a un amas de matière ça veut dire que le fût est bloqué juste on va venir faire vibrer la table; les essais mécaniques se sont déroulés conformément à la norme. Six boulons sont tombés en moins de huit minutes.

Une rame de 7 voitures et sa motrice (d'une longueur de 202m) roulant à 137km/h = temps de passage de 5,3 sec Soit entre 3 et 8 min = entre 34 et 90 trains pour 31 min = 350 trains.

Essais de Corrosion (présentation du Témoin)

L'objectif était d'observer l'apparition de corrosion des éléments conditions météorologiques. Pour conclure on a remarqué un ensemble de référence en découpant une éclisse. Lorsque la couleur est orange cela signifie qu'elle est asymptotique de la corrosion. Un changement visuel des pièces (apparition d'un dépôt orange) pour une exposition faible de trois à six jours selon les conditions de présence de pluie ou non. Ce changement visuel intervient en premier lieu sur les zones "brillantes" des pièces exposées. Ce changement visuel s'accompagne d'une perte de masse significative des

pièces résultant de cette corrosion. Cette perte de masse est d'autant plus grande que l'exposition est importante (présence de pluie).

Essais de serrage des boulons (présentation du témoin)

L'objectif était de monter et démonter les 4 boulons sur une éclisse oxydée et observer l'aspect aux abords des trous. Pour conclure, la périphérie des quatre trous de l'éclisse présente des traces de rayures brillantes au niveau des rondelles grower. La périphérie des quatre trous de l'éclisse ne présente pas de traces (au niveau des têtes de vis).

Le point à retenir est le principe d'action réaction de serrage d'un boulon entraîne des traces brillantes au niveau du trou de l'éclisse recevant la rondelle grower.

Chronologie des évènements (présentation du témoin)

Afin de pouvoir définir la chronologie des évènements il faut établir un référentiel c'est-à-dire un état initial de la TJD. (voir diapo).

La danse est un mouvement vertical de la voie et des traverses se produisant au passage des trains. Lorsqu'une ou plusieurs traverses n'ont pas une bonne assiette dans le ballast cela résulte d'une danse anormale. Une telle configuration entraîne des bruits anormaux et un défaut de géométrie de la voie (gauche) ou encore des marquages au niveau des traverse.

La danse peut se détecter soit par un opérateur sur le côté de la voie, lors du passage d'un train, observer le mouvement vertical (donc en dynamique) soit par les remontées de bulletin de service des conducteurs signalant un bruit anormal.

A partir de ces moyens et des remontées il y a suspicion de danse et des procédures permettent dans un premier temps de lever ou non ces suspicions puis de mesurer/quantifier la danse.

Analyse bulletins de service (présentation du témoin)

L'objectif était d'analyser les bulletins de service relatif à cette voie afin de faire ressortir tout signalement.

Conclusion : sur les 7926 bulletins de service aucun ne fait état d'un signalement anormal au niveau de la TJD.

Constatations faites le soir même de l'accident - Côtes **D171 et D172** - : "le nivellement des voies est conforme à la norme". De plus, le mauzin est passé un mois avant l'accident et n'a relevé aucun défaut de géométrie de la voie. Aucun bulletin de service dans les 3 mois avant l'accident ne fait état ni de bruit et mouvements anormaux de la voie (affaissement et/ou danse anormale) et aucune ovalisation verticale des trous n'a été constatée et aucune rupture.

Illustration du phénomène de danse : le rail se libère de la traverse et ce mouvement de la traverse va bouger. Si on a une danse très forte les fut au milieu vont rentrer en contact avec le rail. Aucun élément ou encore mesure ne permettent d'affirmer la présence. On considère qu'il n'y a pas de danse anormale.

Présence des 4 boulons (présentation du Témoin)

Côtes **D5772** et **D6404** : il y a des traces brillantes sur les quatre trous de l'éclisse intérieure dû à la présence des rondelles grower.

Le principe d'action réaction impose que les vis soient présentes et serrées pour pouvoir exercer une force qui marque les éclisses

Scénario de désassemblage en 10 étapes :

1ère étape :

On voit des traces de frottement de l'éclisse sur le rail, il s'agit d'une photo prise sur site après accident : implique un effort longitudinal. Si on a ce marquage là il s'agit du principe d'action réaction, on a des efforts horizontaux qui ont conduit les fûts des vis à rentrer en contact avec les rails. Il y a également une présence d'ovalisation.

Il y a eu des chocs répétés sur ces fûts qui ont provoqué cette ovalisation au niveau des trous qui a été observée.

2ème étape

Ces mêmes chocs répétés ont concomitamment entraîné la rupture de l'âme. Il y a un changement de direction des sollicitations entraînant la rupture dynamique de l'âme.

A partir du moment où y'a le scellé à neuf qui est arraché on perd du référentiel, le rail n'est plus du tout résistant

3ème étape

Ce morceau d'âme arraché est prisonnier entre les deux rails dans la lacune et est bloqué sur les côtés par les deux éclisses. Il est cependant mobile dans cet espace. On note la présence d'impact sur le rail opposé et la présence de frottement sur l'éclisse dus au morceau d'âme arraché.

4ème étape

Étant donné que le morceau d'âme n'est plus en place, la résistance mécanique de la TJD en bout de rail est diminuée. Ce qui entraîne un abaissement du champignon. Cet abaissement du champignon est limité par la présence du fût du boulon n°3. L'abaissement de ce champignon est donc égal au jeu présent entre le boulon et le tru du rail = maximum 3 mm.

Les 10 tonnes (passage du train) sont reportées sur les deux éclisses au droit de la lacune.

5ème étape

Avec la rupture de l'âme, le chemin de passage est modifié et tend à écarter les éclisses

Cet effort transverse (qui écarte les éclisses) provoque donc la rupture des têtes des boulons n°2 et n°3. Ainsi , les précontraintes sur les écrous ne sont plus effectives.

6ème étape

A ce stade, l'ensemble des boulons sont toujours présents et les fûts des vis (1,2 et 4) sont bloqués. On peut voir une représentation du fût du boulon numéro 3 pincés par l'abaissement du rail. Dans ces conditions, les écrous 2 et 3 se sont donc dévissés et sont tombés dans le ballast.

7ème étape

A ce stade, les éclisses sont toujours en place dans les congés du rail, mais le système est fortement dégradé. Ces mêmes vibrations vont provoquer le déplacement du fût n°3 entraînant sa chute. Ainsi, le soutien du champignon n'est plus assuré que par l'éclissage induisant une contrainte plus importante sur les éclisses. L'éjection du fût n°3 provoque un effort plus important, de plus il y a un second abaissement du champignon.

8ème étape

Cette contrainte sur les éclisses (bien supérieur à celle de l'étape 5) va provoquer que les deux éclisses vont s'écarter définitivement de leur position d'origine provoquant la rupture de la tête de la vis 4 et l'arrachement de l'écrou n°1 et libérant ainsi le fût n°1 qui va tomber côté extérieur par vibrations. On note la présence de matages pour les trous 2 et 4 ainsi que des traces de frottements du boulon 1 qui s'est dévissé et à tourner.

Une fois le fût n°1 tombé, l'éclisse intérieure va alors tomber vers le ballast cote intérieure et ainsi libéré le bout d'âme qui tombe sur le ballast. Cependant le fut du boulon n°4 est toujours présent dans l'éclisse avec son écrou. L'éclisse extérieure est quant à elle projetée 50cm en avant. À ce stade, il n'y a plus d'éclissage. L'éclisse intérieure reste cependant reliée à la TJD par le fût du boulon n°4.

9ème étape

Slide 49

10ème étape

La ruine du système éclissé intervient à l'étape 10. Des efforts axiaux sont à l'origine de la ruine de l'éclissage.

Arbre des causes (Présentation du témoin)

Ce qu'il faut savoir que les différentes étapes étaient une explication là on est plus sur une représentation scientifique et technique des événements qui ont eu lieu.

Il y a deux façons de lire un arbre des causes, de gauche à droite chronologiquement et de droite à gauche par la causalité

Vidéo

La présence et les efforts du boulon 3 sur l'âme du rail ainsi que les défauts dans le métal ont provoqué la rupture dynamique du scellé A9 entraînant ainsi une dégradation.

P : Quelles différences y a-t-il entre vos rapports dans le dossier et votre présentation ?

T : On a fait des essais complémentaires, les essais de maintenances et les essais de serrages.

P : Ce qui a à la slide 27, c'est nouveau par rapport à votre rapport ?

T : Oui, uniquement à la page 27.

P : D'accord, j'ai plusieurs questions. Tout d'abord, en page 15 de votre présentation, vous indiquez dans la campagne numéro 4, resserrage des époux, « on a simulé un passage au total plus de 1500 trains par jour avec sept voitures » « ils n'ont pas bougé d'un état ». Est-ce que vous pouvez nous expliquer ?

T : Ils n'ont pas bougé, ils ne se sont pas détériorés.

P : Vous avez pris l'hypothèse sur dix jours ce qui signifie 1500 trains. Cela veut donc dire qu'il y aurait 150 trains par jour ? Dans votre hypothèse, rien ne bouge ? Après en page 25, je n'ai pas compris votre point à retenir sur la vibration.

T : Il y a un élément qui est différenciant, c'est le fait que le fût soit bloqué.

P : Oui voilà, le fût est bloqué.

T : C'est l'amas de matière qui permet le blocage du fût.

P : Ça fait en effet comme si les trois boulons étaient bloqués, ils ne bougent pas ?

T : Exactement. Dans le premier essai, il n'y a pas de contact entre les deux donc ils ne sont pas bloqués et il n'y a pas de desserrage. Là on est dans une situation dégradée où le fût est bloqué

P : Oui, ici c'est en situation normale tandis que là c'est différent. Dans votre hypothèse, dans le scénario que vous venez de faire, ce blocage va durer combien de temps ?

T : Le blocage est intermittent à chaque fois qu'il y a une vibration, il y a un abaissement qui bloque le fût. Mais vous me parlez de quoi exactement ?

P : Je vous parle de la conclusion que vous faites dans le dernier paragraphe : « temps de passage 7,3s » on retrouve y ce que Monsieur A nous a dit ce matin c'est-à-dire que quand c'est bloqué, il faut 31 minutes pour que tous les écrous tombent ?

T : Oui c'est ça.

P : Sauf que nous on sait que y a des écrous et en même temps vous dites que la dégradation a été assez brutale donc ça peut paraître contradictoire entre le phénomène brutal et la logique tirée de ce blocage définitif ?

B : ce que je vous disais c que ces essais complémentaires étaient une base de données = montrer que si le fut est bloqué », mon écrou peut tomber dans un laps de temps raide 3 à 31 min c rapide et un train c 5,3 sec donc entre 34 et 90 trains

La conclusion de cet essai est de dire que si le fut est bloqué, par vibration, l'écrou peut tomber

P : Oui c'est logique, il est bloqué donc ça va se transférer à l'écrou. Le fût est une sorte de vecteur neutre qui n'intervient pas et ne bouge pas. Les écrous tombent sur une durée comprise entre 3 et 31 minutes ?

T : Oui dont 6 sur 7 boulons sont tombés en moins de 8 minutes.

P : Avec quelle vis du trou n°3 avez-vous travaillé ?

B : Celle qui avait la trace de matage.

P : Oui mais si j'ai une vis numéro trois avec matage que vous avez exploité, si elle tombe, j'ai le trou numéro 3 qui est vide donc le processus se met en route. On peut en mettre un second et ça interrompt le processus ?

B : C'est ce que vous avez dans la vidéo, vous pouvez en mettre un second mais si jamais l'âme est cassée et qu'il y a un affaissement, le fût va être compliqué à entrer.

P : Vous pensez que la partie supérieure de la fissure, à la page 22, on a le trou classique avec son fût on sait qu'il y a la fissure qui a été contrôlée et qui s'arrête a priori à cette distance là pour une raison x ou y le boulon tombe et on remet un boulon.

B : Il y l'existence d'une notion d'intégrité. Si le scellé à neuf est cassé on n'est plus dans le même référentiel, on ne peut pas changer le boulon.

P : A la page 19, il y a un schéma de la dynamique, vous avez indiqué que le cerclage rouge correspond au fait que l'intérieur du trou est oxydé donc comment expliquez-vous l'oxydation du trou n°3 ?

B : En temps normal, il y a un jeu, le fût ne touche pas donc ça peut s'oxyder.

P : Il n'y a pas une forme de matage autour du trou ?

B : Il y a une forme de matage autour du scellé à neuf.

P : Ce n'est pas incompatible, le fait qu'il y ait de l'oxydation alors qu'il y a des chocs qui supposent du mouvement ?

B : Si vous n'avez pas de contact avec le fût, vous n'agressez jamais la surface. Par contre si vous agressez comme les vis qui ont tourné, là il y a du frottement.

Questions du Procureur

PR : J'ai une question par rapport au trou numéro 3, et sur la succession de vis. J'essaye de reprendre votre raisonnement, vous nous avez expliqué que la fissure d'un grower expliquerait que ce serait une rupture très rapide qui se réaliserait en quelques minutes, il va chuter se fendre et tomber pratiquement à la fin où va survenir l'accident. Je ne comprends pas, on a des photos et des expertises du CETIM où nous avons les mêmes traces sur les fûts du A3 et A4 ? La vice était dans le trou numéro 3, il y en a une qui s'appelle A3 et une A4 mais encore une fois techniquement ce sont deux vices qui ont été placées dans le même trou à deux moments différents. Comment est-ce qu'elles peuvent avoir la même trace qui correspond au morceau de cœur qui a lâché ? Comment est-ce qu'on peut en temporalité, expliquer qu'on ait eu deux vis successives qui aient les mêmes traces ?
=> D. 21671 et 21672

T : Je ne peux pas vous le dire, je suis partie sur le fût qui a une trace de matage.

PR : J'ai maintenant une question sur la propagation de la fissure, l'information dont vous avez connaissance sur cette fissure c'est le constat de 2008 ou 2012.

T : C'est le constat de 2012 et des 20 mm.

PR : Sur la slide 23 de votre PowerPoint, à la première phrase vous dites qu'en 2012 vous avez connaissance d'une fissure de 20mm et de 10 mm en 2008. Si j'arrive en 2012-2013 et que je rajoute 10 mm par an selon votre postulat, ça ne correspond pas.

B : Ce n'est pas une démonstration que j'ai faite, j'ai simplement trouvé cette information.

PR : Oui mais on peut s'interroger.

A SNCF : 10 mm par an c'est une moyenne.

PR : Je ne comprends pas l'apparition de la fissure 4 sur le scellé A9, ça laisse penser que la grande fissure préexistait ?

T : Je ne vois pas quels éléments vous permettent de dire ça

PR : Ah non c'est purement visuel.

T : Sur la géométrie, je suis incapable de vous répondre sur une fissure comme ça, si vous avez cette singularité les contraintes seront plus fortes car il y a une anomalie à cet endroit-là.

Questions des parties civiles

A FENVAC : Quand vous faites votre travail vous posez un certain nombre d'hypothèses. Est-ce que si jamais elles venaient à évoluer cela influencerait le résultat de vos analyses ? Vous partez par exemple de l'hypothèse qu'en 2012 la fissure était de 10mm. Est-ce que si la fissure était en réalité plus importante, cela aurait eu des conséquences sur votre travail ?

B : Non je pense pas car il y a réorientation de la fissure. On part quand même d'une géométrie très particulière avec l'ovalisation des trous, et ce même si mon point de départ est un peu plus grand.

A FENVAC : Vous avez expliqué que la série A9 va tomber après que le fut numéro 1 soit échappé et que l'éclisse soit ouverte. Est ce que qu'on pourrait imaginer que tant que le fut tient finalement la pièce globale de la pièce, elle fasse son effet pendant un temps plus ou moins long?

T : Il ne tombe pas. Il est prisonnier mais il se désolidarise.

A FENVAC : Tant que le puzzle reste en place, est ce que ça peut tenir un certain temps comme ça?

T : Non car avec le scellé A9 il y a du jeu, ça peut vibrer, il y aura le trou et il ne peut plus assurer sa fonction.

A FENVAC : Ça suppose qu'il y ait un espace de mouvement.

T : Oui, il y a beaucoup de jeux, les éclisses ne peuvent pas faire double contact.

A FENVAC : Sur la partie haute, vous voyez bien qu'il y a une éclisse qui touche de chaque côté. On est tous d'accord que le scellé A9 est bien en haut ?

T : Oui car il a frotté donc il est forcément sorti de son logement.

A FENVAC : Donc on est tous d'accord sur le fait qu'il est sorti. La question est : est ce qu'il peut y avoir un délai pendant lequel tout cela bouge un peu sans que l'ensemble s'effondre ?

T : Pour moi, c'est à partir du moment où on enlève un petit peu d'intégrité que le champignon va s'abaisser et que la tête du champignon va appuyer. Le chemin d'effort change.

A FENVAC : Est-ce que vous pouvez nous donner l'expérience que vous avez fait de votre rapport pour conclure ça?

T : Il n'y a pas eu d'expérience par rapport à ça. C'est de l'interprétation des différents efforts.

A FENVAC : Donc ce point là n'a pas été expérimenté.

T : Non car je n'ai pas eu les scellés.

A FENVAC : Je voulais savoir si ça s'appuyait sur une reconstitution de laboratoire ou pas. Vous n'avez pas reconstitué une âme un petit peu abîmée, cassée, pour vous rendre compte de combien de temps en jour un boulon fait défaut ?

T : En situation normale, un boulon ne se desserre pas pendant 10 jours.

A FENVAC : Vous avez fait des expérimentations sur 10 jours, dans la configuration que vous avez adoptée ça ne bouge pas mais on ne sait pas au delà de 10 jours et si ça inclut ou pas de la danse et à

combien les boulons sont serrés. Est ce que s'il y avait de la danse et si les boulons étaient serrés autrement ça aurait changé ?

T : D'un point de vue de la danse, je ne pense pas car le mouvement vertical ne va pas forcément amener plus de vibration. Concernant la qualité du serrage, on a fait beaucoup d'essais, les premiers avec une clé dynamométrique mais d'un point de vue du serrage il faudrait refaire des tests. En tout cas moi, pour éviter ces variabilités, je prends un référentiel pour comparer.

A FENVAC : Vous nous dites que vous avez fait beaucoup d'essais, est ce que certains de ces essais ont été tus dans votre rapport ?

T : Non il n'y en a pas qui ont été tus. Des fois, j'avais fait des essais, ils n'étaient pas pertinents mais je les ai quand même laissés.

A FENVAC : Est-ce que vous l'avez rédigé seul ou M. A est intervenu ?

T : Non, j'ai rédigé le rapport seul même si A. m'a fourni des documents.

A FENVAC : Qui a fait les résultats des bulletins de service ?

T : A. mais le rapport sur les essais c'est uniquement moi.

A FENVAC : Vous avez donc rédigé seul ce rapport ?

T : Oui, seul.

P : Pour l'audience, il a rajouté les bulletins de surveillance de A. car il pensait que A. n'était pas cité en témoin.

A FENVAC : Il y a une annexe qui me semble faire la liste des trains je ne sais plus si elle vous appartient ou pas. Le rapport date du 4 juin 2018 et porte comme référence V8. Est ce que ça veut dire qu'il y a 7 autres versions ?

T : Non, c'est une codification de Am.

A FENVAC : Après l'accident, un travail par la SNCF a été fait pour apprécier la qualité de la danse sur tout son réseau, sur Brétigny, et on constate que sur les appareils de voie on a 56% qui ont une danse anormale et les deux appareils voisins sur la même traversée ont une danse supérieure à 15 mm.

T : Je suis pas expert là dedans, il faut demander ça à la SNCF.

A FENVAC : Vous êtes certain qu'il n'est pas possible que l'âme ait été brisée en amont, plusieurs semaines avant et que ça a pas pu se produire avant les quelques minutes avant ?

T : Seulement plusieurs jours mais comme je l'ai dit je ne suis pas capable de savoir précisément. Peut être un ou deux jours mais pas une semaine. Au delà de deux jours, je ne pense pas.

A FENVAC : Vous êtes certain du moment de l'affaissement du champignon? Je n'ai pas encore vu de démonstration sur la possibilité du rail de rester en état pendant plusieurs jours et plusieurs semaines.

T : Oui

Questions de la défense

Av W : Dans le cadre de votre exposé vous considérez que la vis qui est dans le trou numéro trois est restée dans le trou après la rupture du morceau de l'âme ce qui explique que le champignon ne s'est pas affaissé avant un temps très proche de l'accident. Donc si l'hypothèse avait été que la vis et le boulon numéro trois étaient sortis du fût, il y aurait eu un affaissement du champignon ce qu'on aurait retrouvé dans les bulletins de service ?

T : Oui car avec l'affaissement et la vitesse ça fait un choc.

Av W : Vous donnez une temporisation, est ce que vous avez analysé, et est ce que vous avez eu accès au comptes-rendus de tournée des dirigeants de proximité?

T : Moi directement non, mais j'ai vu les résultats qui ont été présentés.

Av W : Vous même, vous n'avez pas passé au crible des opérations au mois de mai, juin, juillet ?

T : Non, je ne les ai pas étudiés.

Av W : Vous faites vos essais avec un assemblage absolument parfait et idéal : 1500 trains qui passent et pas de désassemblage. Je comprends que vous avez soudé les sept boulons que vous avez utilisés en considérant deux paramètres. Le premier est la rupture de l'âme qui entraîne un affaissement du champignon qui bloque le boulon dans le fût numéro trois, cet affaissement appuie sur les deux éclisses et s'il n'y avait pas eu cette force, il n'y aurait pas eu de rupture ou de désassemblage rapide. Vous utilisez la notion de 150 trains par jour qui correspond au nombre de passages sur cet appareil de voie.

T : Oui. c'était l'idée de dire que j'ai joué cette séquence un certain nombre de fois pour que ça soit compréhensible.

Av W : D'accord, donc en effet si vous offrez une hypothèse de temporalité on est sur 48 à 93 heures.

T : Oui, je ne peux pas vous dire exactement mais il y a un laps de temps de 2 jours à peu près, il y a beaucoup de paramètres à prendre en compte, c'est une fourchette.

Av W : J'ai l'impression que les trois trous sont dans le même état de corrosion les uns et les autres : quand je m'en approche et que je suis au-dessus ça n'a rien à voir avec ce que je visualise ici (*il*

s'approche de la pièce), on peut considérer que la temporalité que vous offrez c'est qu'il y a eu quatre têtes de vis?

T : oui tout à fait

Av W : Si les rondelles sont là c'est qu'il faut une tête de vis ? Vous dites qu'il y a une trace de frottement, si on avait été à plus de 96 heures, il y aurait eu des traces orange ?

T : Oui, l'idée est de dire que les traces brillantes indiquent cette présence là, sinon on aurait eu une corrélation orange très visible.

Av W : Il s'agit de votre spécialité ?

T : Oui c'est ma spécialité, c'est le cœur de mon métier.

Ad RFF : J'ai une question très rapide sur votre spécialité mécanique. Est-ce que vous pouvez nous rappeler en quelques mots ce qu'est la mécanique ?

T : La mécanique a un sens très large, il y a plusieurs domaines, là on est sur la mécanique du solide, sur la manière dont se comportent les solides avec des sollicitations extérieures.

Av RFF : Combien d'années d'expérience avez-vous ?

T : 12 ans

Av RFF : Si on tronçonne l'appareil, quelles sont les conséquences sur le tronçon ?

T : Oui effectivement si vous le soumettez à des chocs il peut y avoir des stigmas d'agression extérieures.

Av RFF : Est ce qu'un déraillement, d'un point de vue mécanique, peut entraîner des conséquences sur un appareil de voie ?

T : Il y a beaucoup d'énergies qui sont là donc quand le train déraille toute cette énergie est répercutée sur l'ensemble de la voie.

Av SNCF : Dans les documents que vous aviez prévu de montrer au tribunal il y a une vidéo qui n'a pas été montrée sur la fissure. Est ce qu'on peut la visualiser et pouvez-vous expliquer ce que vous voulez montrer à travers cette vidéo ?

Visualisation de la vidéo

T : Le but était de montrer les enjeux de la fissure, la direction fait qu'on a bien des mouvements horizontaux. La fissure va choisir là où il y a le plus gros défaut, elle choisit le chemin où les porosités vont lui permettre d'aller très vite.

Av SNCF : Je voudrais revenir sur ce que vous avez indiqué sur la brillance sur l'éclisse intérieure. Je voudrais présenter la côte D701. On y voit en photographie l'éclisse et nous constatons des traces de brillance, est ce que ça illustre ce que vous vouliez indiquer au tribunal sur la brillance?

T : oui tout à fait

Av SNCF : ce que vous expliquez c'est que selon vous, cette trace de brillance est la démonstration, la preuve, le résultat d'une action réaction ?

T : Oui elle est le résultat d'une action réaction.

Av SNCF : Il faut donc que la rondelle touche l'éclisse à cet endroit. Et pour que la rondelle touche l'éclisse il faut que le boulon soit serré c'est ça ?

T : Oui

Photo visualisée

P : A droite, c'est le trou numéro 1, celui qui brille c'est le numéro 2, celui qui ne brille pas trop c'est le numéro 3 et complètement à gauche c'est le trou numéro 4.

Av SNCF : Ce que vous expliquez, c'est que les traces de brillance sur les quatre trous ne peuvent avoir été causés que par la présence de rondelles brower et avec une traction c'est-à-dire serrée et s'il n'y avait pas de serrage alors il n'y aurait pas de traces ?

T : Très rapidement au bout de 3 jours, il y a des traces quand il y a de la pluie.

P : Elle a beaucoup souffert une tranche et y a pas de trace de corrosion donc en fait les experts avaient la pression de faire ce truc là car faut pas la mettre sous l'eau mais sous une bâche ça a pas bougé?

B : si si

Av SNCF : Ce que vous dites c'est que s'il n'y avait pas du tout d'écrou, cette trace là est scientifiquement impossible au regard des délais d'oxydation d'une pièce métallique, sans protection, dehors, dans une région qui n'est pas très chaud et humide ?

T : Oui, on a justement confronté les éclisses comme celle ci, on a montré qu'en 3 jours, on avait l'apparition de cette poudre orange.

Av SNCF : La SNCF n'a jamais dit que c'était la vérité absolue, on a simplement dit qu'on ne croyait pas aux scénarios des experts judiciaires. Celui d'AM est la plus probable. La rupture du scellé A9 est à l'origine du phénomène qui va conduire à la rupture des boulons.

T : oui

Av SNCF : Est-ce que vous avez réfléchi et fait des essais pour savoir si les éclisses sont faites pour supporter le poids du train?

T : Non, je n'en ai pas fait.

Av SNCF : A la slide 25, vous nous dites que sur les 7 boulons, 6 d'entre eux se sont dévissés entre trois et 7 minutes et l'autre au bout de 31 minutes. Sachant que vous avez utilisé 6 boulons usagés et oxydés et un neuf, est ce que vous pensez qu'il y a une corrélation ?

T : Non, je ne pense pas.

Av SNCF : Tout ceci repose sur des hypothèses. Si les 20 mm surveillés en 2012 par exemple n'étaient pas vrais, est ce que ça fragiliserait votre travail ? Est ce que vous pouvez nous dire si votre travail est indépendant des chiffres donnés par la SNCF ? En d'autres termes, si je considère que ces éléments ne sont pas exacts notamment sur la propagation de la fissure numéro 3, ça ne change rien sur le plan mécanique ?

T : Non, ça n'aurait rien changé.

Av SNCF : Est ce que vous pouvez dire quelque chose sur la cinétique et la force qui doit être donnée à l'éclisse pour qu'elle puisse se retourner ?

T : En préambule, l'éclisse est lourde, elle pèse 12/13 kg. En réalité ce n'est rien par rapport au train donc l'énergie est complètement différente et c'est important, le passage d'un des essieux permet d'apporter l'énergie nécessaire à l'éclisse pour la retourner mais ne permet pas la hauteur.

Av SNCF : Le calcul fait par les experts judiciaires n'est basé que sur un essieu alors qu'en fait dans le laps de temps, il y en a eu un deuxième ?

T : Oui l'énergie manquante d'un essieu serait comblée par la danse et par le fait que dans le laps de temps il y en avait un deuxième.

Fin des questions et visualisation à nouveau de la vidéo.

Audience du Jeudi 5 mai 2022

P: L'audience est reprise, M. B ne doit pas oublier de laisser la clé USB. Hier nous avons fait les sources extra judiciaires de la problématique technique. Sachant qu'il y a un point que je voulais aborder : le rapport d'établissement public de sécurité ferroviaire de 2015. Mais pour l'instant je laisse de côté cette partie.

Maintenant, nous allons suivre les sources judiciaires. Première chose, compte tenu de ce qu'il s'est passé, je voulais faire un exposé chronologique. Mais ça va être le bazar si on fait à la fois du micro et de la macro. Deuxième chose, on a vu du mouvement, de la dynamique mais après on a bien vu qu'on est arrivés à quelque chose de très concret donc on est descendus au micro, on a fait la corrosion par exemple. Pour que ça soit cohérent, on va commencer par M.R, par le micro et voir comment il a appareillé les différents scellés, comment il a établi un certain nombre de choses en termes d'oxydation, de santé du métal. Dans les deux rapports de M. H. et M. D, il y a une partie macro et une partie qui n'est pas la leur qui est celle de R. qui est venu aborder une logique différente de celle de M. A et AMV.

Ce matin, nous allons nous concentrer sur les rapports de R. et cet après-midi nous écouterons M. D. et M. H.

Dans un premier temps, c'est M. H et D. en juin 2014 qui ont rendu un rapport conséquent de 150 pages avec 8 annexes dont le BEATT de janvier 2014 mais en même temps M. R. est intervenu quasiment tout de suite puisqu'il a été sollicité par les magistrats instructeurs le lendemain (CETIM). Ils ont tous rendu leur rapport en même temps à l'été 2014.

Ensuite, un deuxième rapport de M. H et D est rendu en janvier 2016, plus petit, de 116 pages et avait pour vocation de répondre à 24 questions que les JI ont posées, inspirées des notes de la défense. Ils ont fait un arbre des causes bien différent de celui de AMV. M. H et D. n'ont ensuite plus rendu de rapport.

M. R. a rendu, à l'hiver 2016, un deuxième rapport de 38 pages, qui était axé sur l'oxydation avec beaucoup de photos, on l'appelle « complément d'expertise ». Le troisième rapport va survenir quelques mois plus tard, en avril 2016, et le dernier rapport beaucoup plus tard. Celui-ci a été très attendu par les JI. A priori les JI voulaient arrêter les investigations mais la défense avait déposé une requête. Dès lors, la chambre de l'instruction a rendu un arrêt en avril 2016. M. R. a donc dû remettre un ouvrage pour répondre aux demandes de la CHINS. M. R. a obéi aux demandes de la CHINS et a répondu aux questions complémentaires. Donc un rapport, assez court, a été rendu en juin 2018, sur la santé du métal.

Après avoir brossé la chronologie, je demande à M. R, s'il veut bien approcher.

M. R. va à la barre

P : Bonjour, pouvez-vous décliner votre nom, prénom, âge, domicile ?

E : L. R., expert, 53 ans

P : Pouvez-vous prêter serment de dire la vérité, rien que la vérité, toute la vérité ?

E : Je prête serment.

P : Pouvez-vous nous expliquer ce sur quoi vous avez travaillé depuis le début ?

E : Oui, j'ai fait le rapport B1 à B5. B1 correspond à la première expertise, j'ai été contacté au mois d'août et au mois d'octobre pour les investigations.

Dans un premier temps, on a fait une étude bibliographique comme à chaque fois qu'on fait une analyse de défaillance, une analyse morphologique, ensuite on a fait des examens morphologiques sur les TJD, des examens métallurgique, du contrôle conditionnel et ensuite un contrôle destructif magnétoscopie. À l'issue des premières investigations il y a eu des faits remarquables, j'ai expliqué ce que j'ai vu, j'ai constaté des choses puis on est revenus me voir et on m'a dit d'aller un peu plus loin car il fallait étudier la chronologie puis faire un examen complémentaire demandé. Ensuite, la défense a demandé à consulter les scellés avec A et ils sont venus au CETIM les consulter puis j'ai eu une demande d'investigation sur l'about C à caractère destructif. On s'est attachés dans un premier temps aux examens morphologiques. J'ai reçu les scellés on en a eu plusieurs mais le plus gros c'était la TJD ? J'ai eu ensuite tout un lot de scellés et sur lesquels j'ai dû travailler. Il y a eu aussi les deux voitures qui ont été extraites pour les investigations morphologiques. On s'est attaché à faire les examens morphologiques qui se font à l'œil, on a fait des photos illustrées dans l'annexe partie 2, on a fait des constats. L'objectif même de ma mission n'était pas d'interpréter mais de faire des examens factuels. J'ai constaté certaines choses, je suis mécanicien de formation et j'ai constaté qu'il y avait 211 faits remarquables dans l'annexe :

- soit on a un manquement
- soit les choses se sont dévissées
- soit les choses ont bougées

Tout cela a été figé sur la TJD. A chaque fois on a tenté de comprendre, quand on parle d'une blessure mécanique, si c'est brillant ou non, quand c'est manquant est-ce que ça a bougé récemment ou est-ce qu'il y a une certaine antériorité. Si c'était rompu, on a regardé les faciès. Je ne suis que dans l'analyse morphologique. Une photo vaut mieux qu'un long discours. S'il y a un travaux manquant, il y a une photo et un repérage, vous avez un certain nombre de voies et puis bien évidemment le rail qu'on a appelé avec le fil droite et le fil gauche, on a figé la scène, on a annoncé que c'était notre repérage spatial et on a avancé bois par bois.

E : Ensuite concernant les essieux, il y avait un disque de frein qui était cassé donc il fallait aller le constater. C'était intéressant de voir si sur les CRU, il y avait des stigmates car on nous a dit qu'elles étaient allées sur les éclisses. Une fois encore l'objectif était d'être factuel. On a fait des constatations et on a remarqué que sur deux roues il y avait exactement la même dégradation et ça se lisait parfaitement avec l'éclisse. On en a déduit que les roues étaient bien passées sur l'éclisse. Sur les autres roues, il y avait une marque, une indentation, mais ce n'était pas grand-chose, il s'agit d'une petite blessure, ce n'est pas un fait remarquable. Ce qui est remarquable c'est les deux roues passées sur l'éclisse, ce qui était intéressant c'est qu'on nous a dit que l'éclisse s'est retournée, je n'ai pas vu l'éclisse au niveau du cœur mais je voulais comprendre comment l'éclisse s'était retournée, on a fait

de la numérisation. Il y avait deux coffres sous les wagons où on a retrouvé les batteries, et on a vu une blessure relativement conséquente. Je ne sais plus laquelle c'était, je crois que c'était la voiture n°3.

P : Dans la mesure où il y a un problème de numérotation de wagons, pouvez-vous reprendre vos notes, et nous dire dans quel wagon la blessure était ?

E : C'était la voiture numéro 4.

Je n'ai pas disposé des rapports de tout le monde et je n'ai pas les côtes. Je n'ai que mon repère avec les clichés de mes rapports.

Dans le premier coffre, on a trouvé l'éclisse par rapport à la voiture mécanique. L'éclisse vient se mettre au niveau du coffre donc j'ai pu comprendre comment elle a pu se retourner. Ensuite on s'est attaché à la TJD. On a regardé un petit peu plus finement ce que nous avions.

Sur le scellé A1

C'est une vis sans tête posée sur le rail. On a des vis, on a une vis complète, apparemment elle est au niveau du trou n°1. Le Scellé A1 a une zone de fissure au niveau de la tête, au niveau du fût il y a la tête : c'est une zone de raccordement et ça peut être une zone de sensibilité.

P : C'est une zone de congé ?

E : Oui, il vaut mieux un congé de raccordement que le vif car un angle vif c'est angulaire et on a des concentrations de contraintes. Là, on a un congé de raccordement.

P : Êtes-vous d'accord avec M. A. sur le congé ?

E : Oui, mais un congé ce n'est pas le fusible. On ne peut pas dire que c'est un fusible et que les têtes vont casser, si on a un congé de raccordement c'est pour limiter les fissurations donc on ne peut pas dire que c'est un fusible, c'est du factuel. Ce n'est pas un fusible on ne peut pas dire que si la tête casse c'est normal, c'est qu'il y a des effets anormaux. Si on serre trop, on a des avances de fissuration dans cette zone et ça veut dire qu'on a exercé des efforts trop importants. C'est dans cette zone que les efforts vont se concentrer mais ce n'est pas un fusible. On a une déformation classique. A droite, pas de fissure. On a une déformation plastique sur la tête de vis aux angles.

On a eu un mouvement au niveau des arêtes et de l'éclisse, là l'éclisse quand on a le boulon qui est assemblé correctement, il ne peut pas bouger donc les arêtes ne peuvent pas avoir de blessure mais si le boulon est libre, les arêtes peuvent avoir des blessures. Quelque part ça veut dire que ce boulon a battu suffisamment pour venir se déformer sur les arêtes : il y a eu un martelage assez conséquent pour déformer ces arêtes. Ensuite, on va balayer sur le fût, on voit un phénomène d'usure sur le fût à 360 degrés. Vous avez une zone usée sur le fût. Pour user une pièce comme ça, il faut qu'il y ait un contact entre le fût et la paroi du trou. Il y a eu de l'usure. On peut dire qu'on a un foirage du filet, il y a des filets inexistantes. On peut constater que sa longueur est considérablement augmentée, il n'y a pas de filets opérationnels soit ils ont disparu soit ils sont matés c'est-à-dire écrasés. D'ailleurs nous avons constaté qu'il y a une friction. On a commencé à déformer et à amincir et les filets ont lâché. C'est l'écrou qui a lâché et les filets car on a tiré dessus.

P : L'about n'a pas retenu l'écrou?

R : Non, on a plus de filet. Un filet c'est un triangle, la tête a été complètement rasée et elle a disparu car il y a eu un effort fort de traction il y a eu donc un aspect arrondi. Lors des examens dimensionnels on a comparé une vis dite de référence à celle-ci et on a vu la différence. Ensuite on a des examens complémentaires : on rentre dans le côté micro alors qu'avant c'était côté macro. Pour ces examens complémentaires, on est au microscope et on va caractériser le matériau. Ce qui nous intéresse dans la rupture c'est de comprendre comment elle s'est cassée et s'il y a eu des efforts ou non. Factuellement on a une rupture par fatigue qui occupe la majeure partie du faciès. Quand on parle de fatigue, on parle d'une pièce qui travaille dans le temps. Quand on a un faciès plus brutal, la chronologie sera différente. Il faut voir la part de la fatigue dans la propagation de la fissure. Si on a une initiation qui continue à évoluer, il faut chercher si elle évolue lentement ou rapidement. Il faut voir la différence entre brutale et fatigue. Le faciès brutal a un aspect très caractéristique. Sur une zone de rupture en fatigue, le meilleur cas c'est de retrouver des lignes d'arrêts, on a une sollicitation cyclique. Ces lignes d'arrêts vont aller jusqu'à ce que le diamètre du fût soit trop faible par rapport aux pressions exercées. Il cassera. Pour avoir un faciès à 90% en fatigue, il faut qu'il y ait eu des sollicitations. Il y a eu une amorce et une fatigue brutale mais pour fissurer ça a forcément mis un certain temps, mais on reviendra sur la temporalité de cette avancée.

Cette fissuration on peut la voir brièvement car la photo l'illustre presque. Il y a quatre zones dans cette rupture par fatigue :

- Il y a quelque chose qui est relativement maté, brillant : on a vu cette déformation car la vis à travailler.
- Au niveau du faciès, on a quelques aspects :
 - une demi lune le premier
 - zone de rupture finale brutale donc on a trois zones : cette zone bombée, rupture finale, rupture brutale : elle est petite par rapport au diamètre du fût donc pour casser ça il n'y avait pas bcp d'efforts à faire.
- on a des stries de fatigue mais on a une reprise cad que la fissure s'est cassée en deux fois c'est-à-dire la première fois en fatigue et ensuite ça reprend en fatigue et après ça finit par casser.
- Oxydation : avec la différence de coloration, la demi-lune à un aspect plus sombre, celle du bas, elle était oxydée contrairement à l'autre visuellement parlant qui l'était moins. il y a peut-être une différence de temporalité entre les deux.

A2

Le fût :

On a un enfoncement de 180 degrés, on a sur ce fût un enfoncement de matière qui est une distance par rapport à la tête de $\frac{3}{4}$ cm un léger enfoncement sur le fût. Donc là quand on a ça en terme de commentaire c'est un phénomène d'usure entre le fût et la paroi.

Les filets :

Ils sont usés, ils n'ont plus l'aspect angulaire, on a toujours un phénomène d'usure, on a des efforts qui ont été exercés sur ces filets.

Sur le scellé A3. :

On va regarder celle du bas. D'un point de vue morphologique, on peut constater qu'on a un aspect beaucoup plus débridé avec une coloration beaucoup plus conséquente en surface qui est sur quasiment 95% de la surface.

On voit que sur toute la périphérie on a de l'endommagement, des choses dégradées. On voit bien qu'il y a des lignes, au niveau du faciès de rupture dans la zone, un faciès en fatigue, on a toujours de la flexion, pleine et répétée pour avoir ses lignes d'arrêt qui se forment. Donc cette fois, sur cette vis on a pas constaté qu'il y aurait eu 2 zones de rupture, elle aurait cassé d'une traite en fatigue, mais en une seule fois contrairement à l'autre où elle a cassé avec une reprise.

Il y a 2 faciès bien distincts alors que là on voit qu'un seul faciès. Une fois qu'on avait amorcé la rupture, elle ne s'est pas arrêtée pour reprendre plus tard. Ce qu'on peut voir c'est quand je parle de ligne de crête, on les voit pas, très mal, on voit bien que la tête sur toute la circonférence est bien dégradée. On a un faciès fatigué. On a pas une sollicitation ponctuelle. On a toujours quelque chose qui est modéré pour faire en sorte de battre et de faire grandir cette fissure. On a quasiment un aspect qui n'est pas granuleux. Quelque chose de plutôt moins d'aspérité. On a un faciès qui s'est fait en une seule fois.

Là on a qu'une seule zone de rupture. Attention je ne parle pas de temporalité. La rupture est plus ancienne que l'autre car faciès qui est tout une partie oxydée, on a une corrélation. Il faut bien faire une distinction entre oxydation et corrosion. L'oxydation est ce qui se forme en 2/3j, à l'air ambiant, fleur de brie qui se forme. Quand on a de la corrosion, pour le caractériser, il y en a différentes avec différentes pathologies, il ne faut rien faire et ça va s'accroître. C'est de la croissance, on va perdre de l'épaisseur « on mange le matériau ». Il faut laisser un certain nombre de temps plusieurs mois. C'est important de connaître l'environnement.

On a de l'oxydation c'est orangé. Quand on les prend à la main, on a quelque chose qui reste sur les doigts et on peut l'effacer. Quand on parle de corrosion, on est au niveau du matériau lui-même, au bout de 3 jours on peut pas avoir de perte de poids. Là à présent, on a différentes couleurs, donc les couleurs illustrent soit différents pathogènes. Pour savoir s'il y a de la corrosion il faut un électron libre, de l'eau. Ce n'est pas suffisant de laisser un échantillon par terre et attendre il faut connaître son environnement.

Je reviens sur la couleur, je ne suis pas sur quelque chose d'orangé mais de marron. Quand je décris ce que je vois j'ai un oxyde qui relativement adhérent, je passe mon doigt et je peux pas le retirer. On est sur une pièce métallique qui a été bcp bougé, transporté, et l'oxyde est resté beaucoup car il est adhérent parce que y'a de la corrosion. On est dans un phénomène qui a évolué. Il y a donc une certaine antériorité.

On repart sur le fût. Il y a deux encoches sur le fût, la localisation des encoches après on a reconstitué les éléments. La localisation correspond. On a toujours des filets qui sont plutôt usés, ils ont un aspect plus altérés, plus sales mais quand on les regarde de plus près ils sont usés, ils ont subi des dégradations. Ce qui est intéressant quand on regarde les filets, y'a plusieurs choses. Il faut regarder les sommets s'il y a des usures et aussi les fonds des filets. Un filet peut être une zone de sensibilité pour voir une zone de rupture mais ce n'est pas le cas présent c'est un aparté. Pour conclure, il y a de l'usure sur le filet.

Scellé A4 :

Il y a toujours une zone de rupture dans la zone de raccordement tête-fût. Il y a une rupture par fatigue encore une fois qui occupe la majeure partie du faciès, on a un chargement moyen qui reste

relativement modéré. Sollicitation en flexion plane mais c'est logique vu ce qu'on a eu sur les deux premiers. Quand on voit un faciès comme ça, c'est dégradé, c'est oxydé, c'est corrodé. La rupture n'est pas récente. Le faciès est toujours en fatigue, il y a une rupture brutale et très faible.

Concernant le fût, on a un enfoncement sur le fût à 180 degrés, on voit cet enfoncement en partie basse. On verra par la suite, que le cliché illustre le fait qu'on peut remettre ce fut par rapport à une localisation, on est en capacité de dire que ce fût occupait le trou numéro 3. Il fallait voir si les encoches illustrées sur ces photos, s'accordaient avec un élément d'un des scellés, un élément métallique. On arrive à positionner les deux fûts de ces scellés au niveau du trou numéro 3.

Les filets sont toujours usés.

Scellés A5 :

Moi j'ai reçu des fûts en sachets et des têtes en sachet, vous avez la synthèse de mes travaux donc ils sont côte à côte mais en réalité on les prend séparément, j'ai analysé le faciès de rupture au niveau de la tête, l'objet était de réaliser les mêmes investigations sur l'ensemble des scellés. Il était nécessaire de faire les mêmes types d'investigations pour avoir les éléments qu'on pouvait confronter donc l'examen morphologique donc quand je parle de ligne de crête donc vous voyez des petites lignes autour du contour ça fait comme des petites lignes : ces fameuses lignes de crêtes.

E : Ce sont des zones dites de moussage? on en a sur toute la circonférence plus ou moins développée, encore une fois on a trois faciès différents. Vous avez la première, la deuxième quand on remonte en diagonale puis après zone plus sombre donc ça fait trois faciès : la lune, la zone brillante et la zone sombre. La zone sombre quand on doit les analyser c'est la zone de rupture brutale la petite zone. Ensuite la zone d'un aspect différent et quand on descend on a encore une fois un autre aspect j'ai de fait trois faciès visuellement parlant, j'analyse dans les deux premiers, je regarde ici la compression et je trouve de la fatigue mais j'ai un faciès qui est corrodé, le premier faciès il est corrodé donc la demi-lune et le deuxième faciès on est toujours en fatigue, il n'est pas corrodé et le troisième on l'a expliqué. On voit bien qu'on a ces trois faciès à chaque fois on peut comparer ce fut avec l'autre il y a une concordance, j'ai un premier faciès en fatigue qui présente une certaine corrosion et un autre avec une corrosion plus légère donc ça s'est fait en deux étapes, on l'a vu sur l'autre vis on a un faciès tiré.

Quand on regarde le faciès de rupture il est complètement corrodé - on est passé au scellé transport 1. Si je décris ce que je vois j'ai un faciès qui est corrodé, comparé à l'autre avec des zones distinctes. Quand je vois ce genre de faciès, je me dis que ça fait un temps certain qu'il est sous cet aspect là. La propagation en fatigue sur l'ensemble de la surface de la rupture donc ça s'est rompu en une fois mais par fatigue donc avec un phénomène un peu plus lent que si j'exerçais des efforts trop conséquents.

Tête d'inspection TJD : j'ai quelque chose qui est particulièrement dégradé, tout le contour a battu sur la circonférence. Je pars de la zone centrale pour aller de l'intérieur. Je constate que tout le faciès présente des produits de corrosion c'est uniforme contrairement à l'autre où j'ai des choses qui sont bien distinctes, on s'est livré au même exercice, est ce qu'on est toujours en fatigue ou non? On est en fatigue, les vis se sont rompues en fatigue, on a une rupture relativement ancienne on verra ancienne de quand, j'ai un faciès complètement élucidé donc ça peut pas être aujourd'hui. À chaque fois ce qui est très intéressant c'est qu'ils ont des marques, ces marques elles sont sur chaque faciès

de recul mais ils ont tous des spécificités ce qui fait qu'on a pu appareiller une tête avec un fût c'est comme ça qu'on a réussi à reconstruire les fûts et les têtes.

D19874 : scellé A12

On a encore le boulon qui est présent, il y a une absence de tête, on a des encoches, des blessures vraiment conséquentes - de nombreuses zones de déformation et d'arrachement de matière. On a un pliage sur la seconde moitié du fût. On a fait des investigations sur la zone rompue et on a retrouvé de la fatigue également sur la zone de rupture au niveau du fût donc on a toujours ce phénomène de fissuration place et une rupture qui dans la temporalité n'est pas immédiate.

Scellé A13 :

Sur la rondelle on a des traces de matage, d'oxydation artificielle, les faits les plus intéressants sont sur les faciès. Les zones les plus conséquentes sont sur les vis par elle-même avec les filets qui sont usés et sur les fûts on retrouve des encoches et rupture liaison fût-tête. La rondelle est côté filetage elle précède le boulon n'est pas au niveau de la tête.

Scellé A9 côté 19874 :

Il s'agit d'un morceau de la partie âme de l'anneau du cœur posé sur le rail. Jusqu'à présent on avait réussi à préserver les scellés. Aujourd'hui tout a été tronçonné en mille morceaux. On fige la scène, on peut la figer pour pouvoir y revenir plus tard. C'était un élément de métal qui ne pouvait plus parler, pourquoi? Car les faciès de rupture étaient inexploitable car ils étaient complètement matés c'est-à-dire martelés. Si je tape du premier coup je ne fais pas du matage, si je tape du premier coup je ne peux pas mater c'est une répétabilité de coups. Pour dégrader les faciès et les rendre inexploitable ça veut dire que c'est le résultat d'un certain temps.

D.13945 : qd on a l'arc de cercle qui correspondait au trou, on a cette petite pièce qui correspondait aux fissures.

P : Il y avait des rayons bizarres?

E : Non les rayons sont devenus bizarres après, c'est après dans la propagation que c'est devenu bizarre mais quand on regarde les trous 3 et 4 on a exactement les mêmes formes de fissures, de localisations et orientation, là c'est simplement le morceau qui s'est détaché et qui correspond au trou 3.

P : Donc cette zone là, la partie supérieure? Donc c'est la partie en haut?

E : C'est la partie supérieure oui. Ce que je veux dire c'est qu'il y a deux clichés, un macro et un micro. Cette pièce-là était en mouvement, elle bougeait suffisamment pour avoir un faciès inexploitable. L'objectif c'est d'avoir un faciès de rupture. Pourquoi a-t-il été altéré? Cette pièce bougeait car elle a un degré de liberté car il y a une répétabilité de mouvement.

P : Vous ne pouvez pas exploiter ?

E : Non on n'a rien c'est lisse et soyeux, je sais d'où est parti la casse - du trou - le temps je ne rentre pas la dedans je dis simplement que cette pièce là pour avoir ce faciès de dégradation ce n'est pas quelque chose qui s'est fait en un seul coup la pièce a travaillé et elle a eu des sollicitation régulière sur le rail pour la faire se mouvoir à l'intérieur.

P : Est ce que c'est étonnant qu'en bas ce soit très lisse ?

E : Non, ce n'est pas si étonnant que ça dans le sens où au début la fissure ne bouge pas c'est un progrès. Quand la roue passe, ce n'est pas une sollicitation ponctuelle c'est un effort, le train ne rebondit pas il avance. Donc ce que je veux dire c'est qu'au début on a notre fissure, la genèse, un moment elle va finir par se rejoindre. Les fissures sont fainéantes. J'ai mon éclisse de part et d'autre et la fissure ouverte, le morceau est emprisonné et il y a un contact intime entre les deux parties. Donc, si je bouge l'ensemble régulièrement, à un moment donné, je vais créer un phénomène d'usure. On a une répétabilité de petits tapotements qui au fur et à mesure va entraîner cet aspect lisse et brillant. Donc imaginons ce que cette pièce-là était cassée, si on la sollicitait, le faciès deviendrait particulièrement lisse.

P : On a fait le tour des scellés là à peu près ? C'est tout ce qu'on peut exploiter pour l'instant ? Dans le contrôle dimensionnel, oui nous n'avons pas fait les éclisses

D. 14092 : sur les scellés A9 :

E : On observe bien cet effet déformé sur la tranche. Le côté dégradé et inexploitable et on voit ce côté déformé.

P : D. 19874, 3 novembre 2016 - les éclisses extérieures du joint de cœur de traversée où est le trou n°1 et 4 à gauche qui correspondent à Paris trou n°1 et à droite trou n°4 limoges

P : On a fini le D. 13876 on passe au D. 13877. En surface, est ce qu'il y a des choses à analyser ?

E : il faut regarder sur tous les angles, en surface il y a une marche cette déformation au niveau des flèches, on est au niveau de la liaison, ça veut dire que l'éclisse a supporté des efforts on est entre le trou n°2 et 3. Cette dégradation, cette marche, qui est là, est en concordance avec le fait qu'il y ait eu un abaissement. L'éclisse a supporté des efforts conséquents sans rompre. Si on regarde l'éclisse (figure 63), on a quelque chose de gauche au niveau de la marche, qui est particulièrement assez lisse qui était en appui.

P : Le rail est resté abaissé un certain temps ?

E : Oui elle baisait, elle était soumise à des sollicitation.

P : Regardons la figure 64.

E : Quand on regarde la photo, et le trou n°1, ce n'est pas suffisant de regarder sous un angle, il faut les regarder tous. Quand on regarde, il y a un aspect brillant, une légère déformation plastique, à l'intérieur du trou.

Côte : 13879 A10 : Éclisse extérieure phase interne

E : Rapide constat - ici on voit encore une fois la zone brillante qui correspond à la partie usée, à l'intérieur on voit qu'il y a eu un contact métallique entre deux éclisses. Au niveau du trou n°3 et du trou n°2.

Démonstration inaudible autour des pièces - les avocats, le témoin et les juges parlaient autour des pièces, nous ne pouvions donc pas comprendre ce qu'il se passait.

12 h 40 - Pause déjeuner : suspension de l'audience jusqu'à 14h

14h07 : reprise de l'audience

P : Ce que nous allons voir c'est comment vous avez pu faire correspondre ces boulons à l'éclisse ? Non seulement les boulons vous avez pu les matcher mais en plus vous êtes parvenus à les mettre dans les trois premiers trous de l'éclisse. Ensuite, on enchaînera avec M. H. et D. vu qu'ils viennent en complément de vous. On a bien compris qu'il y avait des mêmes constatations sur la maintenance donc on va voir en quoi le travail de R. est venu étayer le travail de H. et D. On verra comment on procède pour demain, si on fait par thème par exemple (boulon n°3 puis n°2 etc.). Mais là on va finir avec les questions de R.

On était partis sur un document de la D. 13207 : comment les choses ont pu évoluer ?

E : Sur le rapport du 22 avril 2016, page 13 côte 18866 : on a constaté qu'il y avait des marques sur la tête, en concordance sur l'éclisse on retrouve sur les parties saillantes des marques. Cette vis est en adéquation avec les marques de la tête et de l'éclisse : trou n°1.

Sur le trou n°2, j'ai constaté sur deux fûts, qu'il y avait des marques, des blessures qui étaient en concordances avec l'âme.

Est-ce qu'on peut récupérer le document d'hier ?

P : C'est le D. 21671.

E : Sur le trou n°3, on a deux vis, on a récupéré 5 vis et 4 trous. On a vu que pour le trou n°4, on était en mesure de dire quelle était la visse. Je prends les fûts, sur les fûts des vis il y a des marques. Je pose les fûts et je regarde si ça correspond ou pas avec les marques. Force est de constater que ça correspond en tout point. Sur les deux fûts on a constaté qu'on avait les deux mêmes marques.

P : Vous les avez jugées anciennes ?

E : Eu égard au faciès oxydé, j'estime que ces fissures sont anciennes par rapport au trou n°4 et au trou n°2 car sur eux, il n'y a pas d'oxydation sur l'ensemble du faciès.

Donc, j'ai les fûts, j'ai les têtes j'ai réussi à les remarier. Je suis en capacité de dire que pour les trous n°3, on a eu deux vis car on a les mêmes marques sur les fûts au même endroit. Quand on vient remarier les fûts et l'âme ça vient se positionner correctement.

P : Il peut paraître étonnant que la seconde présente les mêmes caractéristiques que la première ?

E : Elle disparaît, on en remet une autre sauf que n'oublions pas que l'ensemble continue à travailler donc ne retrouve les mêmes stigmates et c'est pour ça qu'on avait deux zones de fatigue, une zone de fatigue oxydée et une zone de fatigue peu oxydée. On a une des vis qui a cassé, on remet une vis on recommence à fissurer donc on reprend la vis n°2 car on voit bien qu'il y a une reprise de fatigue. On repart en fissuration en fatigué cad qu'on a les mêmes symptômes.

P : Vous déduisez de la vis n°2 du trou n°2 au sujet de laquelle vous avez constaté une bi-phase, est-ce que vous en déduisez sur le trou n°3 qu'il y a une vis ?

E : Non, j'ai deux vis mais j'arrive à les marier intimement les fûts. J'ai donc deux vis au trou numéro 3, j'ai les marques qui concordent. J'interprète qu'on a un phénomène de fissuration sur toutes les vis, on a le trou numéro 3 c'est là où il y a le plus de sollicitation, ça se retrouve sur le fût puisqu'il est particulièrement marqué, moi je dis qu'il y a une vis qui a cassé en fatigue donc le faciès est oxydé.

Force est de constater qu'à un moment donné on a un mécanisme qui ne fonctionne plus dans les conditions idéales de ce fait comme on avait dégradé et rompu la vis la deuxième est repartie de la même façon et je retrouve les stigmates dans le fût de la vis n°2.

P : Donc il y a un lien entre les éléments remarquables des vis. C'est étonnant que vous ayez retrouvé pile ces vis parmi toutes celles qui y avaient ?

E : On a eu des vis manquantes - les 211 faits remarquables - on a notre éclisse qui s'est retournée en symétrie vous avez la même. Il a été constaté quand on prend les examens de cette TJD que sur cette éclisse à quatre trous il manque un plomb et les autres sont desserrées. Vous dites qu'il y avait beaucoup de visse sur l'élément ? Non il en manquait assurément car il manque une vis elle est ou on sait pas donc elle est pas là.

P : Ça peut pas être la deuxième du trou n°3 ?

E : Non.

P : L'explication, je ne sais pas si elle est valable mais la chance que vous avez eu de trouver les fûts et que les éclisses en s'ouvrant n'ont pas pu éjecter les vis!

E : Elles étaient dans un périmètre circonscrit.

P : On a bien vu la violence du choc, les destructions que le train a provoqué sur les quais etc., ou sur l'éclisse, il y a l'énergie du moment qui joue j'imagine.

E : Premièrement, pour casser ces boulons, il ne fallait pas beaucoup d'énergie car on était à 90% en fatigue et 10% en brutal donc il ne restait pas beaucoup d'énergie. Le moindre choc était de nature à le faire casser, on n'était pas sur des chocs qui ont cassé 100% brutal. L'éclisse a peut-être pu bloquer l'éjection. Mais on a eu la chance de retrouver les éléments oui.

P : Dernier point, c'est la problématique de la temporalité. Est ce que vous avez une idée du temps qu'il a fallu pour que la première vis du trou numéro 3 quitte son logement du trou n°3 ?(scellé A3 et A4).

E : La difficulté est relativement grande. La question est : est ce qu'on est sur des jours, des semaines ou des mois ? Ce qu'on a vu hier c'est que quand on est sur des jours, l'oxydation est orangé. La corrosion est un phénomène de croissance dans lequel on perd de l'épaisseur. Les matériaux ont, dans cette affaire, été manipulés avant car j'ai vu le rapport du BEA-TT. J'ai donc perdu de l'information. Néanmoins j'ai essayé d'expliquer qu'il y a plusieurs façons d'estimer le temps en faisant des examens au trou n°3 des fûts et têtes de visse.

P : A la côte D. 13209, il s'agit bien d'oxydation ?

E : On n'est pas dans de l'oxydation superficielle mais dans de la corrosion.
Sur le scellé A2 : je l'ai coupé en deux, j'ai pris que la partie de la surface rompue donc j'ai coupé là par le milieu. J'ai les amorces de corrosion donc ça veut dire qu'il y a une certaine antériorité.

P : Mais la corrosion que vous constatez là, vous l'auriez constaté si vous l'aviez fait le jour de l'accident ?

E : Bien sur

P : On a l'impression que le temps s'est arrêté le jour de l'accident ?

E : Elle évolue toujours un peu car il y a eu une manipulation mais la cinétique de corrosion s'accélère parce qu'on la nourrit mais la vitesse de corrosion est beaucoup plus lente dans l'environnement.

P : Mais c'est contradictoire ce que vous dites ! D'un côté vous dites que vous n'avez pas eu beaucoup de matières car tout le monde a manipulé et de l'autre vous dites que le temps s'est arrêté !

E : je sais qu'on en a perdu notamment des oxydes mais ce qu'il m'intéresse c'est que bien qu'ils aient été manipulés, il y en a toujours donc ça existait déjà depuis le début.

P : Peut être que ça n'existait pas au début ?

E : Non, ça ne peut pas se créer de cette façon. On est pas sur une oxydation superficielle.

P : Dans le processus de germination et de croissance ça suppose en amont que du temps se soit passé et vous l'avez écrit en janvier 2016, trois ans après l'accident. Si le temps passe, ça peut s'aggraver quand même en trois ans ?

E : Oui, mais les scellés sont remis et ils sont stockés dans des conditions adéquates, sinon ce n'est pas représentatif.

P : Quand est-ce que vous avez été en possession des scellés ?

E : Fin août / début septembre.

P : Donc dès fin août, ils sont en votre possession et ne bougent pas et sont en condition de stockage idéales ?

E : Oui

(D. 18900)

P : Vous avez donc perdu de la matière entre juillet et fin août et après tout a été figé.

Trou n°3 : Scellé A4 (fût)

E : Les deux vis ont occupé le même trou, c'est indéniable.

P : Est ce que vous voulez nous parler de votre tableau scellés/épaisseur en microns ?

E : Je n'ai pas essayé d'exprimer une temporalité précise non mais j'ai évalué les microns et ce que j'ai pu en déduire c'est que ça ne s'est pas fait en quelques jours.

P : Ce que vous voulez dire c'est que vos constatations visuelles de corrosion ont matché avec les résultats de la recherche microscopique.

A SNCF : L'examen morphologique visuel qui a permis de constater des traces d'oxydations ont par la suite été confirmé par les mesures.

P : Tout à fait.

Av SNCF : Est ce que Monsieur l'expert vous pouvez confirmer ou infirmer si les taux permettent de dire qu'on est dans un phénomène d'oxydation ou de corrosion ?

E : Un essai de corrosion sert à apprécier une résistance vis à vis d'une pression. Dans la corrosion, on va décrire des pathologies, quelque chose qui se passe en profondeur. Si on a quelque chose en surface, une coloration orangée, superficielle, il s'agit d'une oxydation.

P : Des taux permettent-ils de dater la rupture et la fissuration du n°3 ? Laquelle des deux vis à été la première à céder ? Vous avez indiqué que la rupture est ancienne et date d'une année.

E : Il y avait deux vis dans le trou n°3. Au début il y avait une seule vis, on a resserré les boulons et on a arrêté le processus de fatigue sauf qu'on avait un élément qui était dégradé donc on a reproduit exactement le même désordre dans la seconde vis du trou n°3.

P : A quand datez-vous la rupture de la seconde vis du trou n°3 ?

E : La première rupture date d'au moins une année.

P : D. 13215 : vous dites que la première vis N°3 c'est la A4.
Côte D. 13214 lecture des tableaux

Av SNCF : Au regard des épaisseurs que vous avez mesuré, est ce qu'elles permettaient de faire une distinction entre ce qu'on qualifie d'oxydation et de corrosion ?

P : On est dans la corrosion.

E : L'oxydation ne peut pas se mesurer car c'est superficiel, il n'y a pas de normes concernant l'oxydation. La corrosion est liée à la mesure des épaisseurs relativement importantes

P : comment est-ce possible d'avoir de tels écarts ? Ça a été plus long pour la tête ?

E : J'ai mesuré en surface, j'aurai pu continuer à faire des investigation partout en surface de la pièce je ne sais pas si j'aurai retrouvé du 100 à 15 j'aurai du avoir du 100 à 300 au moins, si j'applique ma méthode j'ai une différence en effet en terme de temps de corrosion, bien évidemment entre le fût et la tête je n'ai pas la même temporalité : il n'y a pas d'explication scientifique sur le faciès de rupture du fût j'ai de l'oxydation il y a un certain temps sur la tête j'en ai plus mais de là à dire ça fait 29 mois je ne peux pas dire. Non ça n'a pas pu se faire dans les jours et semaines, on est plus sur 29 mois que sur 0,1 mois.

P : Si je prends le 29 ça signifie que pour obtenir le degré de corrosion il faudrait 29 mois. L'autre tête 4 ans ?

E : Il faut avoir à l'esprit que 29 mois non c'est un calcul empirique je dis que c'est une idée du temps qu'il aurait fallu. Je dis qu'on s'approche plus de l'année pour avoir ce genre de dégradation, je suis mesurée, je ne peux pas dire c'est 29 mois.

Est-ce qu'on était plutôt sur des jours ou des mois ? Moi je dis des mois

Prenons le rapport de 14 février 2018, 21673 : figure 2

Jusqu'en 2018 on avait cet ensemble qui était encore correct, et c'est pour répondre à une interrogation d'un cliché extrait d'un scellé qui illustre. On voit bien les multiples coupes qui ont été réalisées. Est-ce raisonnable de couper autant ? Néanmoins, on cherchait s'il y avait une corrélation entre les fissures et la dégradation. c'est juste pour montrer toutes les coupes c'est tous les traits jaunes. Le scellé A9 qui était très intéressant n'existe plus en l'état.

P : A9 est complètement à droite et il a fait l'objet de quatre coupes verticales, ce sont tous les trucs en résine? J'ai cru comprendre que la façon dont vous vous en êtes pris dans la découpe a été critiqué par la défense,

E : Ah bon ?

Av SNCF : On a demandé à ce que les coupes soient à l'horizontale et elles sont verticales donc on a critiqué car à la chambre de l'instruction on a demandé des coupes longitudinales et horizontales

P : Vous ne le saviez pas ça ?

E : Non, quand je fais mes investigations je propose mes coupes, mais j'ai peut être omis quelque chose

P : Lecture du D. 21 664 : « Nous vous prions ...coupe verticale longitudinale dans son scellé 19 »
Ce n'est pas très clair, c'est normal que l'expert n'avait pas compris

Av SNCF : Nous avons complété la mission lors de la notification de la mission d'expertise.

P : D'abord logique de Mr R puis logique avocat SNCF

E : J'ai fait de nombreuses coupes illustrées ici des coupes verticales et des coupes dans le sens long C4 et C7.

Av : Pas du tout le scellé A9, ce qui était demandé par la chambre de l'instruction

P : Scellé C17

E : Côte 59170 regardons.

E : Ce qui a été soutenu hier c'est que les fissures sont fainéantes j'entends bien mais ça veut dire qu'à chaque fois qu'il y a une sollicitation ça veut dire qu'on aurait retrouvé des fissures qui se seraient propagées à vitesse grand V

P : Ce que je pensais faire ce soir on finit avec les questions et demain matin Mr D et Mr H pour savoir uniquement s'ils ont des choses à préciser par rapport à ce que M. R a dit aujourd'hui et après on stoppe et on fait le débat prévu sur la temporalité et vous vous reviendrez la semaine prochaine, le mardi 10 dans la maintenance de la voie sur l'organisation et le contrôle afin d'appréhender l'organisation de la maintenance d'un point de vue plus technique

PR : Une question pour revenir sur ce que vous développiez tout à l'heure sur l'oxydation D13216, On a un tableau - question de la variable que vous avez mentionné - ce temps exprimé en mois on a en place 0.2 ou 0.8 variables étant liées à la couche de protection qu'il pourrait y avoir sur les scellés, donc par exemple si graisse sur un boulon il est plus protégé ou c'est lié à un produit lié à l'extérieur ? Car on se doute bien qu'il aura bien une corrosion différente.

E : C'est lié directement au matériau

PR : Le plus protecteur c'est si on applique le 0.8 ou 0.2 ?
Celui qui sous-entend que la couche protectrice est plus importante c'est laquelle ?

E : 0.2

PR : Si on part du principe qu'on a des boulons plutôt en bon état on va dans un sens de défense on va appliquer plutôt du 0.2

E : Oui

PR : Chaque pièce n'a pas forcément le même taux ?

E : Non

PR : entre la tête et le fut je peux avoir 0.2 ou 0.8 ou c'est le même ?

E : Je suis d'accord avec vous mais il est très difficile d'estimer comment ça va se passer sur un matériau initial. Force est de constater que la tête est plus corrodé que le fût

PR : Je peux avoir un morceau à 0.2 et un autre à 0.8 de protection?

E : Absolument

PR : On a tendance quand on applique des variables de se rendre compte qu'on en sait rien pour quand appliquer les variables

Quoi qu'il en soit si on reprend l'ensemble de ces fiches, le plus protecteur est celui 0,2

La pièce qui a duré en temps c'est les 2 mois en fût A4. On est tjrs en plusieurs mois.

E : C'est ce qu'on aurait effectivement oui on est à plusieurs mois

PR : On ne trouve rien qui soit en dessous d'un mois ?

E : oui

Av FENVAC : je voudrais déjà savoir si vous aviez eu connaissance du rapport AMVALOR présenté hier et les expérimentations laboratoires avant l'audience d'hier matin ?

E : Ah non

Av FENVAC : C'est quelque chose que vous découvrez alors. J'aimerais avoir votre avis sur les protocoles qui ont été choisis pour faire les tests ? À partir d'expérimentation, je ne suis pas sûre que ces protocoles de AMVALOR démontrent ce qu'ils voulaient démontrer.

E : Oui j'ai un avis sur ce protocole, j'ai découvert AMVALOR, on a été convoqué à ce moment-là et nous avons eu connaissance de la présentation hier c'est tout. Maintenant leurs difficultés c'est qu'ils n'ont pas vu les scellés hormis Mr An et un autre. Donc ils ont travaillé au laboratoire sur des photos et ont recréé un modèle idéal c'est-à-dire on se met dans des conditions optimales on est pas sur des traverses voies on est avec un serrage en adéquation et selon les recommandation. Toutes les recommandations sont idéales, on n'est pas dans un environnement soumis à la poussière... On est sur quelque chose de bien. Ils ont fait des essais pour montrer une pièce assemblée sur quelque chose de rigide et on va taper, taper c'est très bien car ça crée un choc sauf qu'en réalité on est pas sur un choc ponctuel donc ça veut dire qu'au niveau des efforts on est pas tout à fait sur la même cinématique et puis l'autre réserve ce sont les conditions idéales, les filets sont propres et j'en veux pour preuve où j'ai des vis puisque c'est entre 3 et 31 min et 1 min. J'ai des boulons desserrés on la constaté lors de l'observation de la TJD, j'ai des écrous déjà dévissés mais pas tombés alors que potentiellement elle a connu les mêmes sollicitation donc en toute logique ils auraient du les dévisser donc c'est un

essai de laboratoire qui vise à montrer certaines choses néanmoins il manque des paramètres qui sont difficile à montrer en laboratoire et le fait qu'on pouvait pas réinscrire une vis qui avait bougé, on pouvait remettre une vis c'était encore possible.

P : AMVALOR a vu les scellés le 31 mars 2022

E : Non il a vu des morceaux de scellés découpés

A FENVAC : Les 31 minutes ça vous paraît être une donnée scientifique acceptable ou quelque chose pas cohérent par rapport à vos propres travaux ?

E : Alors c'est acceptable sur l'essai réalisé puisque le postulat est que j'ai mes boulons, je les fixe et je les bloque donc si je les bloque c'est que quelque chose vient appuyer dessus. De les avoir bloqué pourquoi pas mais ce que je veux dire c'est que les 31 minutes avec l'essai fait en laboratoire représentent quelque chose car c'est un boulon fait avec des sollicitations vibratoires de nature à les faire dévisser en trente et une minutes.

A FENVAC : La transposabilité à notre histoire à nous, que ce soit sur les fréquences de vibrations, est-ce qu'on doit le transposer ou on fait des réserves

E : Moi je fais une réserve déjà sur le boulon numéro 1. On a un arrachement, on a des filets complètement disparus. Quelque part, il ne s'est pas dévissé. Si j'ai bien compris on parlait de dévissage de boulon sur l'essai. Je ne suis pas en adéquation.

A FENVAC : Je me posais une question, est-ce qu'au moment où le boulon, le fût tombe, est-ce que la rondelle bower tombe aussi ? Ou bien est-ce qu'il est possible qu'elle reste un peu où elle est incrustée dans le métal à force de serrage ?

E : Elle est libre, d'autant plus qu'on a vu que tous les filets étaient dégradés donc on a pas les boulons donc on a pas les bower.

A FENVAC : Hier on nous a dit que le matage pouvait se faire en un trait de temps, voire en un coup, vous nous avez dit le contraire tout à l'heure.

E : Je maintiens qu'on peut en un coup taper une pièce tout dépend l'effort. Mâter une pièce par définition c'est une répétabilité de chocs donc on va blesser mais pas mâter.

A FENVAC : M. Le procureur vous a posé une question sur les coefficients d'oxydation, la présidente aussi quant à la durée dans l'expertise, est-ce que on peut en conclure que l'étude que vous faites de la corrosion n'a pas d'effet sur le temps ? N'est pas révélateur de manière scientifique du temps à laquelle la pièce est soumise à la corrosion ou que l'échec de temps est une idée et pas une précision ?

E : C'est exactement ça une idée mais pas une précision, c'est pour ça que j'ai dit que c'était environ un an car je me donne une idée et c'est pour ça que les examens réalisés qui montrent la corrosion, ça c'est du concret

Av FENVAC : Est-ce qu'on peut retenir que ce que vous mettez sur le bas de la fourchette c'est un minimum absolu?

E : Oui

Av FENVAC : On vous a interrogé sur le fait que des pièces, des boulons notamment auraient pu giclé, est-ce qu'on est d'acc que ces boulons sont selon vous tombés avant le déraillement et que ce n'est pas le déraillement qui provoque le fait que ce n'est pas le boulon qui provoque le déraillement?

E : Ce que je peux dire c'est que ces boulons ont cassé avec une sollicitation relativement faible, le moment où ils ont été éjectés je ne suis pas capable de l'apprécier mais il y a une sollicitation du train avant qui a fait que ça a cassé, mais les boulons n'ont pas été éjectés particulièrement

Av FENVAC : Au-delà du fait que là vous mettez le résultat comme explication de la solution, pour le débat c'est important de savoir si on a retrouvé les bons? Dans la mécanique de la désolidarisation du boulon est-ce que c'est comme un bouchon champagne il va s'échapper de façon violente ou soit petit à petit se desserrer et tomber et ne pas être expulsé de façon violente?

E : Ce qui est constaté c'est que les boulons n'étaient pas présents d'un côté avec les filets arrachés de l'autre côté au niveau de la tête on a de la fissure par fatigue sur 90% de la surface donc des sollicitations des deux côtés

Av FENVAC : On a une sollicitation elle n'est pas, vous dites pas d'une force car c'est un travail de fatigue et c'est quand il reste 10% du fût que ça va casser mais il n'y a pas besoin d'une force importante pour que ça casse?

E : Oui

Av FENVAC : Et d'ailleurs l'éclisse on la trouve à proximité, elle ne va pas gicler elle tombe par gravité ?

E : Non elle tombe, oui par gravité

Av FENVAC : Hier je pense que vous étiez là quand j'ai parlé de la notion d'un espèce de sandwich dans lequel les éclisses tiennent l'âme de l'about et que ça a duré un certain temps et que l'éclisse supportait une force et que ça ne pouvait pas tenir, c'est quoi votre avis?

E : De toute façon, l'éclisse a pu tenir l'élément A9, on a constaté que cette éclisse on avait une marche d'environ 1 mm sur l'éclisse donc durant un temps certain, l'éclisse a maintenu le scellé A9 dans un temps certain dans son environnement

Av FENVAC : Vous avez une idée du temps qu'il a fallu pour que l'éclisse soit martelée de cette façon car si j'ai bien compris pour que l'éclisse soit martelée de cette façon c'est qu'elle suit le problème du champignon c'est le champignon qui va s'affaïsser et l'éclipse va suivre.

E : Oui mais je peux pas dire combien de temps

P : Combien de temps ok mais est-ce que c'est lié au rail, au champignon ?

E : Oui

PR : D. 21669 est ce que c'est ça que vous essayé de nous dire ?

E : Oui c'est exactement ça

Av FENVAC : On voit sur l'éclisse abimé une legontivation importante sur le trou n°3 : on parle de l'éclisse intérieure, est-ce que cette ovalisation est liée à la déformation de l'éclisse au moment du déraillement ou un jeu de l'about qui choque et abîme?

E : À ce point-là on voit que c'est la zone ou les roues sont passées

Av FENVAC : Cette réalisation n'est pas démonstrative du processus ?

E : Non

Av FENVAC : Enfin, vous nous avez expliqué que les scellés A3 et A4 pour vous sans aucun doute correspondaient au trou numéro 3 car les encoches étaient identifiées, on nous a expliqué hier que les encoches sont toutes les mêmes car tous les rails ont la même largeur donc ce n'est pas significatif.

E : Là n'oublions pas que sur nos fûts on a des encoches donc on a dans le trou 3 spécifiquement un désordre à cet endroit-là, c'est le scellé A9

Av FENVAC : Cette encoche n'est pas banale, on ne l'aurait pas retrouvé si le scellé A9 ne s'était pas baladé et aurait pas maté

E : Si cette zone - les trous n°3 et n°4 - n'étaient pas fissurés en étoile on aurait pas retrouvé des encoches sur les fûts n°3, on est dans un trou particulièrement altéré, qui travaille, on a des efforts, un jeu sur l'éclisse puisqu'on vient faire une marche, donc on a le fût qui lui aussi subi des dégradations.

Av FENVAC : Donc cela veut dire que le problème étant le même, même s'il y a une petite évolution les encoches que vous retrouvez c'est comme les balles du canon et unique?

E : On peut pas dire qu'elle soit unique mais dans le cas présent, on voyait bien qu'on pouvait remettre l'un par rapport à l'autre et on a été mesuré, et il n'y avait pas d'encoches.

Av FENVAC : Ça voudrait dire que les deux fûts ont été retrouvés appartiendraient pas au trou n°3

E : Pourquoi il nous manque une visse qui est symétrique ? Dans les constatations, il y a un éclissage à 4 boulons et il en manque 1 et là ou il en manque un y'a un degré de corrosion suffisant qui permet de dire que ce n'est pas lié à l'accident et qui n'était pas là il y a 3/4j

Av FENVAC : et donc cela veut dire que la cause de l'encoche qui est un phénomène anormal est antérieure à la chute du premier boulon puisque le premier boulon était marqué, cette cause du marquage est antérieure à la chute du boulon donc ancienne?

E : Oui

Av FENVAC : Enfin vous nous confirmez que l'étoile qui a affecté le trou numéro 4 n'est pas une cause du déraillement mais antérieur ?

E : Oui, ce sont des désordres qui sont connus

Av FENVAC : Sur la fissure et le chemin qui serait paradoxale ?

E : On est sur un matériau qui travaille énormément, il y a des efforts sur l'éclisse, certes quand on regarde de loin on peut croire que le cheminement n'est pas tout à fait le bon mais ça ne s'est pas passé en une fois.

Questions de la défense

Av W : Sur une question que vient de vous poser l'avocat de la FENVAC, on va essayer d'aller plus loin "ces boulons ont cassé avec une sollicitation mais je peux pas dire à quelle moment ils ont éjecté" Donc est-ce qu'il y a eu des boulons qui n'ont pas été éjecté ? Je défends Mr W qui fait une tournée le 4 juillet 2014, vous affirmez que les ruptures sont bien antérieurs au 12 juillet et depuis le début tout le monde entend par rupture le désassemblage, il n'y a plus les boulons et là à mon sens vous venez d'embrouiller le débat ou de contredire cette hypothèse, c'est très important ce que vous allez dire.

E : Vous vous êtes trompés sur le trou numéro 1

Av W : On va revenir sur vos calculs approximatifs, est-ce que ce sont des ruptures visibles à l'œil d'un agent ou pas ? Dans quelle temporalité?

E : Ça j'ai bien compris, la question qui m'a été posée concerne le trou n° 3 boulon ou pas le boulon ? Moi je réponds qu'il n'y a pas boulon maintenant vous me parlez de l'éjection des fûts.

Av W : Ça veut dire que le boulon lui aurait été éjecté et qu'en est-il du fût ? Je ne comprends pas Le boulon séparé de l'ensemble est-il présent ? Le fût ? La tige ? Il y a la tête et le fût, qu'est-ce qui a été éjecté ?

E : Je ne parle pas d'éjection mais de rupture je dis que je peux pas répondre à une question d'éjection

Av W : Vous êtes un scientifique, oui?

E : Je dis que j'expose que je ne peux pas me permettre d'interpréter je pose des faits je ne peux pas dire le moment de l'éjection

Av W : Pourquoi est-ce que vous n'avez pas procédé à des expérimentations ? Par exemple sur les taux d'oxydation ? Pourquoi vous êtes pas allés poser les boulons sur les rails à Brétigny et voir ce qui se serait passé concernant le taux d'oxydation au bout d'un mois, deux mois, trois mois ? Cela aurait été confortable

E : Non, pour faire ce que vous me proposez il aurait fallu que j'ai un boulon fissuré en fatigue que j'aille exposé sur site et que je le laisse un certain nombre de temps, je suis pas capable de le fissurer en fatigue

Av W : Alors, le faciès de rupture vous avez procédé aux investigations sur les taux d'oxydations et de corrosion à quel endroit est-ce que vous prenez le repère d'analyse ? Vous donnez des scellés, ce n'est pas vous qui les avez sélectionné, vous prenez le point d'analyse de la corrosion à quel niveau ? Vous le prenez sur la coupe ?

E : Non j'ai mentionné où j'avais coupé le scellé et que j'ai fait des observations en surface

Av W : Moi je comprends pas, je suis pas métallurgiste, si on m'avait demandé de m'intéresser à l'oxydation pour me permettre d'aboutir à des calculs pour me donner la temporalité je serai allé aux endroits de rupture là où c'est brillant. Pourquoi vous n'avez pas dit aux magistrats instructeurs "c'est à l'endroit qui a rompu que je vais savoir si la corrosion à un deux ou trois jours."

E : J'ai expliqué que je n'ai pas fait d'investigation sur les zones brillantes mais les investigations ont été faites sur les faciès de rupture forcée que je n'ai pas de faciès de rupture sur l'éclisse.
Je n'affirme rien je décris ce que je vois

Av W : Vous affirmez un scénario, dans l'expertise de la temporalité, ce n'est qu'un scénario vous connaissez la différence entre le procédé empirique ou la connaissance empirique ? Vous n'avez mené aucune expérimentation, un procédé empirique selon le Larousse est "qui manque de rigueur scientifique, qui procède par tâtonnement".

Vous avez des ruptures que vous mettez dans l'ordre et je vais demander ce qu'on mette à l'écran la - Cote D.30212 -

On a compris que l'unité 37 était annuel et dans votre tableau vous avez les scellés, les têtes, les transports, les épaisseurs d'oxydation ou de corrosion, l'oxydation la plus conséquente est le transport 1, puis la vis 1, 3, la vice 3-2 puis la vice 2. Vous tirez, il me semble, des conclusions pour aboutir à votre scénario de rupture qui se fonde sur ces oxydations et sur ces corrosions.

Votre scénario c'est d'abord la vis n°3 or en fait la vis n°3 elle a un taux de corrosion inférieur à la vis n°1 donc comment on fait pour comprendre comment vous aboutissez à partir de ce calcul aux scénarios que vous exposez dans votre rapport ?

E : Je ne comprends toujours pas le scénario que vous décrivez

Av W : Côte D18864 - On a une vis n°1 qui a rompu donc si on met dans l'ordre on a le trou 3 entre 8 mois et 1 an, le trou n°1 entre 1 et 6 mois, puis au moins un mois pour le trou n°2 et le trou n°4, et quand on prend le tableau, c'est différent.

E : Je ne suis pas d'accord avec vous sur le scénario, on m'a demandé est-ce qu'on était capable de dire si ces ruptures étaient de l'ordre de quelques jours, quelques semaines ou quelques mois, maintenant le tableau disait que je voulais montrer que nous n'étions pas dans un cas sur quelques jours mais quelque chose qui était plus en quelques mois vous en déduisez un scénario qui est faux. Moi je dis juste qu'en prenant ces valeurs là avec ces mesures 'il y a eu ces résultats. Je dis simplement et je reste factuel on a des faciès de rupture en fatigue et à 90%.

Av W : Donc, ce ne sont que des hypothèses

E : Je suis factuel.

Av W : vous ne saviez pas combien de boulons, combien de vis il y avait.

E : Là, je vous rejoins, je n'étais pas là. Force est de constater que j'ai les éléments, j'ai analysé les éléments et interprété sur la base des faits factuels que les deux fûts correspondent.

P : La question qui peut se poser est de dissocier le processus de corrosion de la vis, du boulon, du fût de son positionnement dans l'éclisse. A savoir qu'on a fait du recyclage donc qu'on aurait remis une vis qui aurait déjà été fatiguée à la place du trou numéro 3.

Av W : C'est une hypothèse mais tout comme il y aurait pu avoir une vis neuve. C'est toute la difficulté. Il y a pu avoir des sacs de boulons à disposition du personnel, les boulons ont peut-être été achetés il y a trois ans, l'agent le change et le prend 4 jours avant le déraillement mais le boulon a une corrosion qui a trois ans.

P : D'où l'intérêt de la rupture de fatigue.

Av W : On a du matériel qui ne porte même pas de traces corrosion de 4 jours, orangées, car l'éclisse était bien maintenue au moins 4 jours avant, car elle pèse 12kg et demi donc s'il manquait des boulons, l'éclisse aurait glissé et serait tomber ?

E : Je n'ai jamais dit que l'éclisse était tombée.

Av W : C'est moi qui le dit car elles ne portent pas les traces de corrosion orangées. C'est donc en mon sens qu'elle n'a pas battu, frotté. Cela signifie qu'elle est maintenue et pour qu'elle soit maintenue il faut qu'il y ait des boulons.

E : Juste un petit détail : pour qu'il y ait de la corrosion orangée, il faut un environnement propice.

Av W : Qu'est-ce que vous en connaissez de l'environnement?

E : Il n'a pas plu sur cette période.

Av W : Ah oui et c'est quoi le taux de rosée le matin ? On n'en sait rien !

E : J'ai travaillé sur les boulons et les faciès.

Av W : Je comprends mais un enfant de 3 ans il comprend bien que si c'est brillant c'est que ce n'est pas oxydé.

E : Je me permets de revenir sur un point : en aucun cas j'ai dit que cette éclisse était par terre, je vous ai simplement dit qu'on avait des boulons qui étaient fissurés et qui ont cassé.

Av W : Il y a qu'un seul truc qui m'intéresse c'est la temporalité. C'est de savoir si 8 jours avant c'était visible.

E : Je dis simplement qu'il manque un boulon sur une éclisse qui est en symétrie. Il manque un boulon sur la TJD. J'ai des boulons qui sont desserrés.

Av W : Mais est ce que vous savez pourquoi ils ont été éjectés ?

E : Je l'ai constaté dans mon rapport à la suite à l'ordonnance du 3 octobre quand je suis allé faire des observations sur la TJD sur la base aérienne. Je me suis bornée à dire ce que j'avais vu.

Av W : Donc c'est après le 3 octobre 2013, après que vous ayez eu aucune idée de ce qu'il s'est passé sur la scène d'accident, après les conditions du transport des scellés qui ne traduisent pas l'état exact de la TJD comme le reconnaissent les juges d'instructions ? Donc on est en train de parler de rien du tout.

Av SNCF : L'heure est tardive, je vais essayer de me concentrer sur quelques points qui m'apparaissent importants, j'ai compris que vous n'êtes pas expert judiciaire, que vous travaillez dans un laboratoire et que vous avez été requis par le juge d'instruction, que vous avez prêté serment.

E : Oui.

Av SNCF : j'ai compris également que dès le mois de juillet 2013, au mois d'août vous avez été contacté par les JI et vous avez participé à la définition de la mission qui pourrait vous être confiée.

E : J'ai été contacté par les magistrats au mois d'août. On m'a confié les scellés, on m'a demandé de faire des investigations à caractère métallurgique sur ces scellés. J'ai dit que quand on doit faire des investigations sur des dégradations et qu'on doit analyser les défaillances, on se doit de respecter le protocole. Je travaille en tant que technicien, ce protocole vise à faire des examens morphologiques qui ont été réalisés sur l'ensemble des scellés et les résultats obtenus étaient de nature intéressante. Ensuite, j'ai caractérisé avec des examens complémentaires : balayage, micrographie. J'ai fait des examens plus poussés et à partir de là j'ai fait une proposition à l'instruction concernant un protocole d'investigation et on m'a demandé des compléments d'investigation.

A SNCF : D'accord, si l'on reprend l'ordonnance d'expertise, on voit que les termes employés sont techniques et on comprend bien que vous y avez participé. Vous avez rendu un premier rapport où la recherche de défaut métallurgique n'est pas envisagée. Vous êtes dans une scène d'accident où il y a le scellé A9 qui a rompu. Je me demande pourquoi vous avez dès le départ considéré qu'il ne convenait pas de rechercher un éventuel défaut métallurgique. Y a-t-il une raison à ça ?

E : Je ne voulais pas rechercher s'il y avait un défaut métallurgique.

A SNCF : J'entends bien sur les vis mais ce qui nous intéresse c'est cette fissure dans l'âme puis ce scellé A9. Je veux savoir pourquoi, confronté à cette situation, vous avez considéré qu'il ne convenait pas de rechercher si cette rupture venait d'un défaut métallurgique.

Je constate qu'au moment où vous êtes saisis de cette affaire, je parle de ces scellés vous n'avez pas immédiatement l'idée de faire cette analyse.

E : Je confirme

Av SNCF : Vous comprenez que ça peut paraître curieux pour la SNCF ? Je comprends que les magistrats instructeurs vous avaient demandé, dans l'ordonnance d'instruction, de rendre vos travaux mi-janvier 2014 et ensuite vous avez sollicité un délai supplémentaire et vous avez rendu vos expertises en mars 2014. Pourquoi les rendre en mars 2014 alors qu'ils devaient être rendus pour le mois de janvier ?

E : Vous comprendrez que réaliser des investigations sur une TJD avec un certain nombre d'éléments, implique de ne pas pouvoir tout faire en même temps. Il y a des choses que l'on doit récupérer, interpréter et paginer, il y a des mesures de couple de serrage. Je n'ai pas travaillé seul, j'ai fait intervenir sous mon contrôle un spécialiste CETIM pour faire de la numérotation donc il y a eu un certain temps, j'en conviens. Néanmoins, j'ai expliqué pourquoi dans le délai supplémentaire.

Av SNCF : Vous avez expliqué que vous avez regretté quand vous avez récupéré les scellés qu'ils aient été manipulés et que vous ayez perdu de l'information. Vous me dites qu'ils ont été conservés, mais comment ont-ils été conservés ? Est-ce qu'ils ont été conservés dans une pièce anhydre, sans oxygène, dans une pièce particulière pour la conservation des scellés pour empêcher qu'il y ait une conservation ? Est-ce que vous pouvez mieux expliquer les conditions particulières de conservation des scellés quand ils sont arrivés au CETIM ?

E : C'est très simple, ça a été évoqué hier. L'oxydation se fait dès l'instant qu'elle est dehors donc ici ça n'allait pas être très vite. On n'a pas forcément des chambres sans oxygène mais on a surtout des scellés et des escicateurs. / des équateurs. Mais les scellés en capacité tels que les fûts et les têtes de vis ont été conservés dans ces conditions. Est ce que ça répond à votre question ?

Av SNCF : Je voudrais évidemment revenir sur deux points qui nous occupent. Cette question de la temporalité : la rupture de faciès, boulons manquants, les mesures d'oxydation, d'épaisseur, etc. Ces mesures, quand on part de 0, si jamais on ne trouve rien, c'est que le fût est neuf, il sort de l'usine ?

E : Une pièce qui sort de l'usine n'est effectivement pas altérée par la corrosion.

Av SNCF : On a compris la datation, je comprends aussi qu'à l'issue de votre rapport, vous n'avez fait aucune mesure d'oxydation ?

E : oui

Av SNCF : Je voudrais savoir pourquoi dans votre premier rapport vous n'avez fait aucune mesure d'oxydation. N'avez-vous pas pensé que les mesurer pouvait présenter un intérêt à la compréhension de ce qu'il s'était passé ?

E : Je suis technicien, j'ai des scellés. Je constate que ces scellés présentent des ruptures. Mon premier réflexe est de dire comment ça s'est cassé. L'objectif est d'expliquer comment se sont opérés l'amorçage, la propagation et la rupture finale. J'ai présenté mes résultats au JI mais celui-ci voulait comprendre à partir de quand ça aurait cassé, il y a eu donc des demandes complémentaires.

Av SNCF : Ma question était très simple. Je comprends la méthode empirique, je comprends que les magistrats ont demandé si c'était en jours, en semaines ou en mois. Je comprends que manifestement vous avez été sollicité pour dater et je comprends que c'était une méthode empirique et qu'elle valait ce qu'elle valait. Est-ce que vous n'avez pas livré un travail qui vaut ce qu'il vaut car vous aviez des demandes pressantes du JI ?

E : Quand on m'a demandé si ça avait pu se faire en quelques jours, en semaines ou en mois ça s'est cassé, ma réponse a été très difficile car c'était complexe de faire une datation de corrosion. C'est facile de la faire sur une corrosion généralisée néanmoins quand j'ai des pièces qui ont des faciès particulièrement dégradés et altérés, je sais qu'il y a une certaine antériorité. Sauf que quand je vois les têtes qui sont oxydées, je comprends que l'antériorité ne correspond pas à quelques jours. On a de la corrosion et non de l'oxydation. La datation je l'ai dit et redit c'est quelque chose qui est sujet à débat.

Av SNCF : Parlez-nous de la côte 18863.

E : Ce tableau permet seulement d'illustrer, ce n'est pas dans la norme. Il a été indiqué pour préciser pourquoi j'avais pris ces trois particulièrement.

Av SNCF : Est-ce qu'on peut remonter pour voir le bas du tableau ? Ce qui figure c'est en année, en bas. Est-ce que ces normes sont faites pour calculer sur des périodes très longues ?

E : c'est une illustration mais ce n'est pas un extrait de la norme.

Av SNCF : Je n'ai pas vu cette norme dans le rapport.

E : Je ne l'ai pas mis.

Av SNCF : Ce C3, qui vous permet d'arriver sur les valeurs que nous avons regardées tout à l'heure avec cette marge de temps grande car on a pour le fût A3 entre 3 et 13 mois ; ce que je veux dire c'est que le choix que vous avez fait là si je prends C4 ou C3, c'est une moyenne ?

E : Non pas du tout, une classe de porosité c'est la norme qui la définit. J'ai pris le C3 car comme je vous l'ai expliqué, dans le C1 on est dans un environnement où il y a peu d'usines et C5, il s'agit d'un bord de mer. Il a bien fallu prendre le C3 car je ne pouvais pas prendre le C1 et le C5.

A SNCF : Je comprends, cette norme a été calculée il y a plusieurs années.

E : Vous avez raison.

Av SNCF : Ce qui rentre en ligne de compte c'est le degré d'humidité. Est ce que vous, vous êtes intéressés sur les trente derniers jours à compter de l'accident en 2013, s' il y avait eu un taux d'humidité particulier à Brétigny qui aurait pu changer le C3 ? Imaginons qu'il pleuve tous les jours, le C3 n'est peut-être plus pertinent ? La question que je pose est, est ce que vous vous êtes interrogé si les conditions météorologiques ayant eu lieu les mois avant ou années avant ont pu altérer le C3 ?

E : Oui, j'ai fait ce travail sur le mois de juillet afin de savoir s'il y avait eu des précipitations récentes. Toutefois, je me suis attaché à analyser les conditions météorologiques ayant eu lieu juste avant l'accident, je ne suis pas remontée à plus de 90 jours par exemple.

A SCNF : Je voudrais vous interroger sur ce que je vois comme contradictoire. Vous dites que dans cette hypothèse, vous êtes capable de déterminer que ça fait plusieurs mois que les têtes ne sont plus là. Dans votre rapport, à la côte D. 5958 sur les constatations sur les scellés A10, dans le troisième cadre du premier rapport, vous dites, sur l'éclisse extérieure là où il y a les têtes « les marques des têtes des vis sont brillantes au niveau des trous 1,2 et 4 ». Ça c'est factuel. Vous dites « cela montre qu'il y avait encore des frottements peu de temps avant l'incident ». Ma question est simple : les traces brillantes au niveau des trous 1,2 et 4 n'ont pu être causées que par les têtes dans la mesure où il y avait des frottements peu de temps avant l'incident vous le dites-vous même. Donc c'est contradictoire. Donc votre méthode empirique ne vaut rien sur le plan scientifique.

E : Vous avez oublié une chose : il manque le trou numéro 3. Vous dites que ma méthode n'est pas adaptée, mais ce qui a surtout été le questionnement sur ce trou numéro 3, c'était sa fissure en une fois et sa particulière corrosion. Sur le trou 4 et 2, il y avait des reprises de fissuration en fatigue. Je dis que dans la datation qu'on a demandée, elle était avant tout sur le 3. Je dis que ma méthode empirique n'était pas de nature à jeter le trou sur les valeurs mais de montrer que le trou numéro 3 était ancien.

Av SNCF : Moi je vous interrogeais sur les trous 1,2 et 4. Comment peut-on expliquer que vous dites là (côte D. 18854) : la tête du boulon n°2 avait cassé depuis 6 à 7 mois et d'un autre côté vous dites qu'il y a des traces brillantes que vous constatez sur le trou numéro 2 sur l'éclisse extérieure qui montrent qu'il y avait des frottements peu de temps avant l'accident ?

P : Pour moi, 6 à 7 mois c'est de la corrosion et pas forcément de la rupture.

E : Oui c'est ça.

A SCNF : *Lecture de la côte D. 18857 question 3.2.* C'est pourtant depuis toujours ce qui a été revendiqué. Ce que vous voulez dire c'est qu'avec les mesures d'oxydation que vous avez fait sur le boulon 2 dans le trou 2 , c'était présent peu de temps avant l'incident ?

E : Oui

A SNCF : *Lecture de l'ordonnance de renvoi page 67* - Il est écrit que la vis du trou numéro 4 n'avait plus de tête depuis plus d'un mois et la vis du trou n°2 aussi. J'entends ce que vous dites à cette barre ce soir mais cela me surprend.

A W : Sinon il n'y aurait pas eu d'ordonnance de renvoi qui envoyait M. W au correctionnel !

A SNCF : *Lecture de la page 314* : « au regard de la datation des désordres par les experts, il est seulement possible d'affirmer qu'ils étaient tous visibles 1 mois avant le déraillement »

P : D'accord, je vais relire cette ordonnance.

A SNCF : Vous comprenez que quand SNCF a eu accès à ces expertises, il a été affirmé pendant l'information judiciaire que la tête du boulon 4 et 2 étaient absents depuis au moins un mois. Ce n'est pas le cas puisque R. le dit lui-même que y'avait des frottements donc ce n'est pas possible. Ce que vous nous dites c'est que vos constatations ne seraient pas incompatibles avec le fait que les têtes des boulons 2 et 4 aient été présentes peu de temps avant l'incident.

E : *INAUDIBLE LE TÉMOIN NE RÉPOND PAS CLAIREMENT À LA QUESTION MAIS IL NE LA CONTREDIT PAS.*

A SNCF : Je voudrais revenir sur le matage du scellé A9 que c'était « un temps certain ». Est ce qu'il n'y aurait pas de votre part quelque chose d'inexact dans la manière dont vous présentez les choses entre la durée avec un nombre de cycles ? Il faudrait donc parler en termes de cycle ?

P : Je ne vois pas en quoi.

Av SNCF : Parler de temps et de cycle c'est différent, je peux avoir beaucoup de cycles en peu de temps ! Est ce que vous vous êtes renseignés sur le nombre de train, de charges passées dans les jours précédents pour estimer le nombre de cycles ?

E : Je n'ai pas participé à ça.

P : C'est dans le rapport de D et H.

Av SNCF : donc quand vous dites « un certain temps », c'est par rapport au cycle. Pourtant, dans le rapport D. et H. ils disent que cette question a été consacrée par R.

P : Nous allons nous arrêter là pour aujourd'hui Me M***, vous continuerez vos questions demain matin et nous entendrons D. et H.

4^{ème} partie : PRÉSENTATION DE LA MAINTENANCE DE LA VOIE : ORGANISATIONNEL ET CONTRÔLE

L'APC à effectuer une demande des notes d'audience prise par Mr le Greffier

P: c'est vrai que les notes sont très denses, entre 130 et 140 pages par jour. Les notes ne seront pas envoyées à tous les avocats mais à ceux qui formulent la demande.

I/ L'ORGANISATION DE SNCF INFRA

P: Nous avons évoqué la première semaine que la branche SNCF infra, dans le cadre de délégation soit conventionnelle, soit légale, réalisait la gestion d'exploitation pour la maintenance et la maintenance du réseau ferré national. Depuis 97, elle avait pour mission fondamentale de concevoir, faire construire, édifier et maintenir les installations fixes du RFN, celles des branches et domaines de la SNCF à leur demande, ainsi que d'assurer la gestion du trafic et de circulation sur ce réseau, dans le respect des dispositions législative et réglementaire. Cette branche s'appelait d'abord infrastructure et est devenue, en 2001 SNCF Infra à l'issue d'une réforme. J'ai ciblé les directions qui sont dans le dossier susceptibles d'intervenir à l'hôte de la partie sur la maintenance. On a compris qu'il y en a 3: la DPI, la DMR et le PSIG.

La DIP c'est la Direction de la Production Industrielle, ils sont rattachés aux différents territoires, dont le Territoire de Production Atlantique (TPA), ils sont rattachés aux Infra-pôles (IP) et aux Infra-logue (IL), qui sont issues eux-mêmes d'une réforme assez récente.

La DMR qui elle élabore les politiques de maintenance de proposées à travers RFF et les conditions d'application

La PSIG qui est la direction Projet Système Ingénierie, qui est elle est à la charge des études et expertise sur les sujets techniques pointus et la conception d'infrastructure ferroviaire en France et à l'international, dirigée par Mr B à l'époque.

Je vais déjà dans le débat lire quelque chose qui est établie par la Cour des Comptes, dans son rapport à la page 39, et inscrit dans le dossier (*lecture du rapport par la Présidente*)

Quand j'ai lu cet échange, je n'ai pas bien saisi donc il y aura un éclairage à apporter dans la dynamique des relations sociales entre RFF et SNCF. Qu'on revienne à ces deux directions qui interviennent dans la maintenance. La DPI (anciennement CNC: contrat et service client), que selon le référentiel d'organisation dans le dossier *IN 04 3...annexe*, qui présente **les missions et l'organisation générales de cette organisation**. Elle était dirigée par M. O avec pour mission de: (*annexe 72*)

- la réalisation de la production industrielle contractualisée avec les directions d'affaire de la branche infrastructures au sein de CSC
- Définit la politique en matière de sécurité à partir de la politique de maintenance et des référentiels établis par CNC
- Garantir la sécurité requise dans la réalisation de sa production faite dans le respect de cette politique et ses référentiels. On voit bien une sorte de délégation de pouvoir.

Elle dirige avec les établissements infra, en qualité, quantité et sécurité et développe une planification en amont. Elle conçoit donc, et dès structure sont sous sa dépendance. Cette direction dirige la mise en œuvre de la branche infrastructure en fixant le volume des activités, en négociant et en mettant en place les ressources humaines correspondantes”.

Il est indiqué que la commission principale réaliser l'assemblage des commissions internes d'assurer le pilotage intégré de la direction des travaux qui lui sont attachés. Et donc là, on sait que la gare de BSO était reliée au territoire Atlantique Dirigé par Mr C. C'est cette personne qui a reçu la délégation de la production

Il y avait une délégation qui couvrait le pilotage, le management de la sécurité. Les secteurs géographiques Pari- Nord, Sud et Est.

La DRM (direction de maintenance du réseau) à un référentiel d'organisation le IM049, est dotée d'une division qui avait en charge la politique de maintenance de la voie, la mise en œuvre des références de haut niveau. La DMR assure le suivi et la maintenance. Elle s'occupe de la définition de mise en œuvre de référentiel de façon opérationnelle. On peut ainsi décliner la hiérarchie des normes comme suit:

- les directives (caractère impératif, d'application obligatoires)
- Les référentiels de procédure (pour la maintenance de la voie, de la géométrie) avec des modalités d'application.

Dans sa direction dite DMR, Les experts assistaient et organisaient le retour d'expérience, entretenaient la veille et les politiques. Ces experts assurent tant l'entretien que l'accompagnement par la participation à divers groupes de travail. Cette direction était constituée de 3 substitutions:

- voie : en charge de l'activité de la division
- rail : elle définit les politiques de maintenance du rail et élaborait les maintenances. Elle contribue à l'amélioration, soudure et ultrason (contribue à la politique d'emploi, formait). Elle est utilisée pour la section sudation de voir et participer à la participation des soudures SNCF. Elle mettait en maintenance la section rail
- cellule libre à Grande vitesse

Chaque secteur regroupe les experts par famille, voie et métier. Seule la subdivision rail et voie nous intéressera. Cette subdivision était encore subdivisée en secteur pour les tournées de surveillances et des voies. Enfin, le secteur géométrique des abords avait une maîtrise de la voie.

Le schéma (hiérarchique de la SNCF) tel que présenté met en exergue les différentes structures dont la SNCF infra, le PSIG, le directeur de la production XAVIER O, Stéphane C , Directeur délégué IDF, Pôle expertise voie, ISOF directeur d'établissement avec Renaud G, directeur de production Sandrine L, assistant patrimoine par Romain F.

A/ AUDITIONS DES PRÉVENUS ET TÉMOINS

1. AUDITION DU REPRÉSENTANT SNCF

P: Bonjour Monsieur A, qu'est ce que vous pouvez nous dire?

RP SNCF: Pour l'information générale, il y a eu des décennies antérieures où la SNCF était autonome pour la maîtrise des infrastructures sous l'égide du ministère. Les choses ont évolué avec le plan. On est ainsi passé d'une situation où la SNCF faisait circuler les trains selon sa volonté à une époque où le plan de transport, le financement est assuré par les régions. L'autre évolution porte sur

l'industrialisation avec le domaine infra, avec le passage d'une maintenance axée sur l'humain, à une époque de plus en plus axée sur la mécanique, qui est plus productive et moins pénible pour l'humain, en contrepartie d'une plage. Quand vous travaillez la géométrie d'une...

Une autre évolution est la création du réseau ferré, il fallait définir un programme de maintenance, d'investissement, avec une notion nouvelle pour SNCF qui passe d'une prévision de coût à une prévision du prix. En effet, lorsqu'on contractualise avec un donneur d'ordre, il y a le prix de vente et le prix fixe. Il a fallu mettre en place la SNCF. L'intervention d'acteurs nouveaux a amené à ce que les entités infrastructures soient détachées du DG de région pour passer en 2010 à un management de métier sous l'autorité du directeur de l'infrastructure. On a donc professionnalisé tous ces métiers. Les Directeurs de région SNCF ont été tournés vers la relation avec les clients.

P: combien y avait-il déjà de régions déjà à l'époque.

RP SNCF: il y en avait 23. J'ai travaillé avec la Région PANTOUFLE. Il fallait un interlocuteur.

P: c'est plus récent mais extérieur aux fait

RP SNCF: M. Stéphane C agissait en tant que préfigure tait pour la SNCF en novembre 2013 après l'incident. Il y avait des problèmes spécifiques de zones denses. Les problématiques sont un peu différentes des établissements de province. M. C a été mis en place au 1er novembre 2013.

P: Pourquoi parle-t-on de C ?

RP SNCF: On parle de lui car il intervenait en tant que préfigurateur

P: En fait, il n'existait pas avant les faits ?

RP SNCF: au moment des faits, il n'était pas en poste. Il est intervenu sur une autre affaire.

P: On peut le rayer, il était dans un autre service ?

RP SNCF: effectivement il n'y était pas. Il était dans un autre service et préparait sa nouvelle configuration.

P: Il n'a aucune responsabilité dans la réalisation de SNCF INFRA à l'époque avant l'accident

RP SNCF: C'est bien cela. La mission de responsabilité est telle que vous l'avez présenté

P: Sur les couleurs, orange DPI et vert DMR ?

RP SNCF: La RMR concevait les règles de maintenance du réseau (les études menées sous le nom de l'ingénierie de maintenance qui est différente de l'ingénierie de conception : travailler avec des industriels sur la conception des produits ferroviaires). La PRM est

P: est ce que vous pouvez nous donner des noms connus dans le dossier qui apparaissent ?

RP SNCF: C'était Monsieur B à l'époque

P: On a des témoins qui ont comparu dans cette direction-là ?

RP SNCF: Je ne crois pas. Je vérifierai Mme la PR

P: La direction de la production industrielle se sert des référentielles qu'à conçues la DMR ?

RP SNCF: Bien sûr, elle les applique et les assemble sur une année donnée. Vous avez à juste titre évoqué que la maintenance était aussi de la régénération. En ce sens, on a des développements à produire. Le tram train Massy Evry nécessitait des moyens de sorte qu'il fallait assembler tous ces éléments bâtis par différents maîtres d'ouvrages.

P: Pourquoi avoir demandé Mr CH ?

RP SNCF: Monsieur CH est fonctionnaire, fait partie de ORANGE, assistant de M. D, spécialiste voie qui suit la production des établissements de donner des expertises, suivait le coût de la production de l'ensemble des 17 établissements pour le compte de Jean M. mais il fonctionnait et non dans la ligne managériale.

P: je pensais que si on l'a mis en vert , je m'étais dis que M. CH avait un lien étroit avec la DMR.

RP SNCF: Vous avez raison car la DRM conçoit la politique de maintenance. Monsieur CH a une vision de ce qui se passe. Il existe des échanges continuels avec la DMR.

P: Ce n'est pas une sorte d'articulation de lien entre les deux directions

RP SNCF: Il y a un lien assez fort avec la DMR. Cette équipe est chargée de faire le point de la production voie, de la maintenance, du pilotage et dans le contrôle, l'animation des établissements.

P: Puisqu'on est dans le niveau Infra de la SNCF, c'est la problématique macro des effectifs que je souhaite mentionner, de la baisse des effectifs (lecture du rapport par la présidente tel que présenté dans la côte 9678). Est-ce que vous confirmez cette affirmation ? Est-ce que les chiffres donnés par ARTEIS correspondent à la réalité?

RP SNCF: Dans nos commentaires sur le rapport versé, en ce qui concerne la vision globale et l'interprétation globale, ARTEIS méconnaît l'évolution des pratiques et méthodes de maintenances. on est passé à une phase de mécanisation et d'industrialisation beaucoup plus forte que les décennies précédentes. Avec cette technologie on finit un chantier en deux jours ce qui n'est pas le cas lorsqu'on travaille avec du matériel humain. Beaucoup de travaux sont confiés à des entreprises. Pour revenir au domaine de l'entretien, on est passé de l'entretien basé sur l'approche systématique (facile à comprendre), on a des tournées références tous les 15 jours. Sur d'autres aspects de la maintenance, on met en place des organisations plus souples en adaptant des cycles. On passe alors d'une vision plus mécanique à une évolution basée sur les constituants. On fait alors moins d'entretien dont une partie n'est pas forcément utile. Il n'y a pas forcément de venir chaque mois sur un lieu qu'on utilise pas régulièrement. En tout cas, l'évolution peut avoir lieu selon la charge d'entretien. La lecture de la capacité de production basée sur une lecture des effectifs, cette vision partielle est tronquée.

P: Même si on met en parallèle la diminution des effectifs avec le manque d'effectifs des entretiens des voies, mais vous ne faites pas de corrélation. Est-ce qu'il y a plus de besoin en termes d'entretien?

RP SNCF: On essaye d'affiner les politiques d'entretien afin de faire le juste nécessaire et éviter de faire de l'entretien inutile. Dans ces années, des enjeux sont rentrés en jeu le fait que la SNCF ait pris à sa charge 300 kilomètres de lignes, impliquant des besoins d'entretiens supplémentaires, sans omettre les volumes de production. Il y a eu une évolution en euro qui n'était pas proportionnelle au volume de travail. Cette évolution en euro ne traduit pas forcément la même force de travail physique.

P: Mais l'évolution en euro évoqué est celle de l'enveloppe de la convention d'entretien pas celle du prix de la main d'œuvre

RP SNCF: C'est une activité qui reste fortement de main d'œuvre. Le coût de la main d'œuvre impacte le coût d'entretien. à une unité d'entretien identique, les raisons d'entretiens peuvent évoluer. l'évolution de la charge d'entretien tient compte de diverses évolutions en tout cas.

P: D'accord, on y reviendra. Merci Monsieur. Là, on arrive à l'établissement ISOF de monsieur G. A ce niveau de l'établissement, des réformes successives. il y a à la fois, une évolution de contenant et de contenu. Les ELOG ont été créés en 2007, c'est lourd viennent sur des voies pour des travaux nécessitant du temps. En parallèle, les équipements et maintenances ont fusionné pour aboutir à des

infra pôles comportant environ 500 agents qui sont dans les unités d'appui. Les ELOGE ont été reconstituées pour formuler les INFRA ELOG pour le compte des infra, faisant passer le nombre d'établissement de 91 à 49 dont 30 infra pôle et 19 LOGUES. J'ai cru comprendre qu'à l'intérieur de la SNCF il n'y avait pas assez de volontaires. J'ai l'impression aussi qu'il y a eu des périodes d'ajustement car ça a été une évolution importante dans le monde du travail. Ils faisaient tous du lorsqu'il y avait du lourd. Ils ne sont pas là et l'infra logue intervient. Vous parliez de 13 établissements, est-ce que vous pouvez bien venir nous expliquer ?

RP SNCF: J'évoquais tout à l'heure la massification des chantiers avec des moyens beaucoup plus lourds. Aucun train ne circule les samedis et dimanche entre Juvisy et Évry C car tous les voyageurs sont acheminés par des cars du fait des travaux. On a massifié beaucoup d'interventions afin de réaliser ces travaux. C'est une organisation beaucoup plus productive. C'est une organisation différente car il faut mobiliser des personnes désireuses de travailler le week-end. on passe d'un entretien de travaux par une équipe locale à des travaux beaucoup plus massifier aussi bien d'un point de vue géographique que local. Donc, les infra logues sont prestataires de service des interpoles. Quant au personnel, il eut beaucoup de volontaires et parfois non. Il faut faire preuve de souplesse sur les horaires sans omettre la contrepartie de cette mobilité géographique et temporelle.

P: et combien il y aurait d'infra logue au niveau national à l'époque ?

RP SNCF: Au niveau national à cette époque, vous avez cité 19.

P: oui 19, 30 infra pôle et 19 infra logue

RP SNCF: Cette évolution dont je vous ai fait mention a fortement perturbé le personnel. Ce qui était respectable et compréhensible. Pour réaliser ces travaux, des infra logues ont été créées dans cet objectif.

P: et vous disiez que les IL était prestataire de service de IL, COMMENT IL S'appelle?

RP SNCF: Il s'appelait Infra logue Ile de France. C'est beaucoup la DTA (direction du territoire atlantique) qui détermine la planification des activités et la compétence de Infra logue, grâce à des planificateurs. Les infra pôle et infra logue sont répartis dans les pôles de production.

P: Mr M avait combien IL et IP ?

RP SNCF: Il avait 17 établissements dont 10 infra pôles et 7 infra lourds. Il y a une cellule de planification. c'est un travail de la production.

P: C'est la côte 363, annexe 7 ? On voit M. Ma en haut, celui qui nous intéresse est celui à gauche?

RP SNCF: En haut à gauche, vous verrez un pilotage par Jean François P. Le pôle planification est en dessous pour la mission précise de planification.

P: On voit Mr CH responsable du pôle, dans son service on peut voir ?

RP SNCF: Il est intervenu pour quelques interventions. On peut jeter un coup d'œil sur le pôle RH. Les recrutements, la gestion prévisionnelle etc. relevaient de la compétence de la RH. Il y a une gestion sociale, prévisionnelle. Si vous voulez, il y avait un budget en effectif défini. Les équipes de XAVIER O compétente pour les territoires. Les patrons de territoire répartissaient les moyens, les pôles selon les zones géographiques.

P: Au niveau régional, on ne parle plus de région ?

RP SNCF: Dans l'organigramme un peu plus haut, il y avait 1 à 2 personnes positionnées en tant qu'interlocuteurs des régions ferrées de France. Ils étaient l'interface de RFF pour toute la vie de l'infra, de leur zone géographique, liée aux régions.

P: Quelles sont les régions?

RP SNCF: C'est l'Île de France. LES 3 TERRITOIRES INTERVENAIENT EN Île de France. Il a dû avoir une interface Île de France qui n'est pas au sein de l'interface. C'est à partir de novembre 2016 qu'il y a eu une bonne corrélation.

P: Je reviens à ma question sur les régions, elle n'existe plus sur l'infra mais demeure pour le commerce, pour quoi?

RP SNCF: Ces régions demeurent pour l'aspect transporteur. Les DG de régions sont compétents pour la gestion du matériel roulant, pour les TER, les trains en ligne qui passent sur leur territoire.

P: à l'époque c'est la cohabitation de deux entités différentes, l'une en région et l'autre territoire de production?

RP SNCF: En 2013, le fonctionnement était en Branche, puis en SA (à savoir SNCF RÉSEAU) chargé de la gestion et de l'exploitation du réseau.

P: La cohabitation des régions, avec les territoires de région, voulez-vous dire quelque chose sur les infra?

RP SNCF: Je pense qu'il sera mieux placé que moi pour en parler.

P: D'accord Monsieur, Merci. Nous allons maintenant accueillir Mr G

2. AUDITION DU TÉMOIN: M. G

a. Questions/ Réponses entre Mme la Présidente et le Témoin

P: nous vous accueillons pour la première fois, je vais vous demander votre nom, prénom, âge et fonction

T : Je suis au service de la SNCF voyageur.

P: êtes-vous parent ou allié des prévenus, ou à la partie civile ou êtes-vous à leur service ? Si oui précisez

T: Je suis au service à la SNCF

P: vous jurez de dire toute la vérité et rien que la vérité ?

T: oui, je le jure

P: la loi prévoit que vous avez la parole pour dire ce que vous voulez au tribunal

T: Depuis 9 ans, rares sont les journées où je n'ai pas pensé à cette journée. C'est bizarre parce que je connaissais des visages depuis bien longtemps. Je tenais à dire avant de répondre aux questions, c'est que j'ai été nommé DG de infraPole en Mars 2012 et j'ai quitté mon poste le 7 novembre 2013. J'avais 18 ans d'expérience au moment de la prise de poste. J'ai voulu rompre avec mon métier de maintenance. Je vous précise cela car il me paraît important. En effet, ma mémoire de cet incident est restée figée à ce moment-là. Depuis cet accident, je suis dans un autre monde. Je me pose aussi beaucoup de questions sur cet accident et je vous affirme que l'enquête n'a pas apporté beaucoup de

réponses. J'attends de ce procès, plus de réponses, plus de vérités. Si mon témoignage peut y contribuer, j'en serais heureux.

P: Cette décision de quitter vos fonctions vous a été suggérée?

T: Pour être clair, je ne souhaitais pas quitter mes fonctions au sein de l'établissement. C'est de façon brutale que la SNCF nous a demandé de changer de poste. Le choc provoqué par cet accident s'est étendu sur ma famille, la SNCF, qui m'a demandé de changer de poste. C'est un peu comme tout événement dans la vie, qui suscite des interrogations. C'est un métier passionnant, intéressant, je n'avais pas passé beaucoup de temps avec mes 4 enfants et mon épouse.

P: Je reviens sur les conditions dans lesquelles vous avez quitté vos fonctions, M.W nous a dit la même chose. Il y eut une réunion avec un inconnu au cours de laquelle, on leur a dit qu'il fallait qu'ils restent chez eux. A l'issue de cette réunion on les a laissés à leur fonction. Ils ont vu que c'était difficile de travailler. M. W a eu un entretien avec vous qui s'est avéré amer. Est ce que vous vous rappelez de cette réunion à l'occasion de laquelle, il a été demandé à M. W et Madame L de rester chez eux ?

T: Mon patron, M. Jean, directeur de cabinet, m'a immédiatement ordonné de continuer à gérer l'établissement, notamment la reconstruction à Brétigny dont je n'étais pas en charge tout comme les enquêtes. Je n'ai pas le souvenir que des personnes aient été mises à l'écart. Je n'ai pas ce souvenir. Il m'a ordonné de continuer, de tenir l'établissement, puis est survenue la rupture brutale. A la fin du mois d'octobre, et tous les mois quasiment, j'avais des réunions. A la fin de la réunion, on m'a invité à prendre un café, on m'a informé que je serais remplacé. Je ne saurais vous donner les raisons. Toutefois, il m'a été dit que je ferais sans doute l'objet de sollicitation par rapport à l'enquête. M. O s'est excusé tout comme le PR qui m'a appelé.

P: vous disiez juste après l'accident, vous n'avez pas à intervenir pour la reconstruction de la gare et l'enquête, qui s'occupait de ces deux domaines?

T: Ce n'était ni mon domaine de compétence, ni mon boulot. J'ai été le 1er à quitter l'établissement. Dans un premier temps, M.J a suivi le pilotage des travaux de reconstruction. Quant à l'enquête, c'était pris au niveau de la DG notamment les audits de sécurité.

P: On va parler de ce qui s'est passé après l'accident au niveau de l'enquête, est ce que vous pouvez nous parler de ce dont vous vous souvenez ce vendredi à 18h juste après l'accident? Comment ça c'est passé sur le terrain, est-ce que vous voulez dire des choses sur ce moment ?

T: Le 12 juillet, j'étais en vacances avec ma famille. J'ai été appelé par les 7/7 qui représente le centre national des opérations (il y a deux personnes qui se relaient): *"Brétigny, c'est chez toi, on a eu un accident, avec beaucoup de blessés, sans doute des morts"*. A l'issue de ce coup de fil, j'ai appelé M. R en tant qu'un des 4 dirigeants de l'unité de signalisation. Il était 17H30. Un vendredi soir, il m'a dit que *"le déraillement est survenu du fait d'une éclipse qui s'est retournée"*. A 18H, mon épouse a tenu le téléphone car mes jambes ne tenaient plus. On a fait les bagages aussi vite qu'on a pu. Toute la nuit, j'ai revu les flashes, j'ai eu M. R. Am en sa qualité de cadre, présent sur place. Il m'a fait part des 1ères constatations, Ensuite, je suis arrivée à Brétigny le samedi matin. Tout était détruit, il y avait des objets, des choses qui traînaient au sol. J'ai été frappé par deux choses, d'une part, les pendules de la gare qui affichaient l'heure, l'heure à laquelle la vie s'était arrêtée. D'autre part, il y avait ces trois lettres marquées au sol "DCD". Je suis restée avec mon équipe. Tout le monde réagissait à sa façon. Le dimanche, j'étais entendu. Pour une fois, quelqu'un s'interrogeait sur l'établissement. C'est la seule personne qui me posait de vraies questions. J'ai fait un état des lieux que j'ai remis aux personnes concernées. J'ai eu le "plaisir" de voir qu'une partie de mes dires avaient été pris en compte. L'autre rencontre marquante est celle avec Monsieur PRÉSIDENT SNCF le dimanche en fin de journée. Ce fut un moment marquant, je me souviens de la question qui m'avait

été posée ; celle de savoir “*quelles étaient mes activités, mon quotidien, etc.*” ? Il a noté mes réponses avant de dire “ *je vais te demander de me faire un rond, en m’indiquant dans l’ordre, maintenance, régénération, entretien, développement ; qu’est-ce qui te paraît comme prioritaire, quel est l’ordre de priorité* ” ? J’ai répondu que c’était 1- le développement, 2- la régénération et 3- la maintenance. Il m’a ensuite dit “*je te promets de revenir voir tes équipes très vite*”. Il a tenu parole car mardi, il est venu accompagné du DG de la maintenance.

P: Nous avons entendu M.PRÉSIDENT SNCF , il nous a dit qu’il regrettait ce vendredi 12 juillet d’avoir mis en cause la maintenance, que ses mots avaient dépassé sa pensée, et ça c’était avant de vous entendre, il en était conscient quand même?

T: Ce n’était pas cela son propos ni le mien. Je parle de l’état des lieux et non de l’alerte. Je disais simplement que dans les moyens alloués, il y avait un arbitrage trop souvent rendu pour plein de raison en faveur de la régénérescence. Ce que j’ai pu lire dans les médias c’est qu’il y avait une justification fondée sur le développement. C’était cela le constat national qui a entraîné la réforme ferroviaire.

P: Dernier point, on a évoqué avec M. CH , les heures qui ont suivi l’accident, l’envoi des documents demandés par les enquêteurs, par votre hiérarchie, etc., est-ce que vous vous souvenez de ce qui c’est passé, vous voulez en parler ou pas?

T: Je souhaite encore une fois dire que je répondrai à vos questions. Je sais que les demandes des enquêteurs, bien que me paraissant légitimes, demeurent assez complexes. En effet, c’est compliqué de rechercher de part et d’autre des informations. M. CH a été tenu de faire un point de collecte, de faire une porte d’entrée pour les enquêteurs. Il a été chargé de la collecte, je n’y ai pas participé de sorte que je ne saurai y répondre.

P: On verra que Mme LO vous a dit des choses et qu’elle vous a exprimé ses suspicions de faux. Est-ce exact ?

T: Que vous dire sur ce point. J’ai vu M. CH en panique à la suite de l’accident. En ce qui concerne la suite, je n’ai pas constaté de choses.

P: On sait que vous avez autorisé Madame LO à donner des documents en écartant M. CH

T: Oui, c’est peut être moi qui ai passé les documents aux enquêteurs. Effectivement, pendant un moment, j’ai été contacté par Mme LO concernant les dossiers à transmettre. Sur ce point, je pense qu’elle sera la mieux placée pour vous donner des détails.

P: Parlez-nous un peu de L’ISOF, vous succédez à un agent, vous arrivez là parce que vous le souhaitez ?

T: J’ai un parcours en production d’établissement. J’ai été chef de pôle, adjoint d’établissement. Simplement, pour des raisons familiales, je ne souhaitais pas me déplacer. J’occupais donc un poste au sein de la branche Infra. Une proposition a été formulée sur cet établissement. Ce qui me paraissait logique si bien que j’en fus honoré. C’était un bel établissement avec 550 personnes.

P: Vous arrivez, est ce que vous avez passé du temps avec M. B?

T: Une petite semaine. Je connaissais seulement Régis B. En dehors de lui, je ne connaissais ni le lieu, ni les gens sur le site.

P: On a montré des organigrammes pour présenter tout le monde, on va vous laisser vous familiariser avec. En rouge, vous constaterez les gens concernés par le dossier (Lecture du graphique). Le schéma

portant sur l'établissement ISOF montre votre poste, ainsi que celui de Mme L M. S et d'autres agents. M. T est-il rattaché directement à vous ? Vous étiez directeur d'établissement ?

T: Oui,

P: Vous avez 500 personnes sous vos ordres, elles étaient portées à combien d'unités?

T: Il y a 4 unités de production qui sont à la fois réparties géographiquement et par domaine de maintenance. Le secteur VAL D'OR jusqu'à TOURI et l'unité SES pour la signalisation ainsi que tout ce qui touche à l'électricité. Vous avez une EVO voie et une EVO SNCF.

P: Je crois qu'on a votre organigramme exact de 2013. On vous voit, ainsi que Madame L. Quel était son titre?

T: Mme LO est la directrice adjointe de l'établissement notamment la partie chargée de la production. M. SE était sous la responsabilité de Mme LO

P: M T a quitté le pôle quand?

T: Peu de temps avant l'accident.

P: Et Mr S?

T: Je ne sais plus trop.

P: (Lecture de la côte 12969 sur l'organigramme). C'est votre comité de direction et je crois qu'on a un autre organigramme qui descend jusqu'à Brétigny

T: Il y a entre 70 et 75 cadres.

P: En tant que cadre, il y a eu une polémique sur la rémunération des cadres au sens large, à savoir (...) des objectifs en termes de sécurité, est-ce que ça vous dit quelque chose ?

T: cela ne m'évoque aucun souvenir. C'est complètement absurde.

P: Il y a un article du Figaro, du 25 novembre 2015 qui paraît pourtant dans le dossier, il est relatif à la sécurité.

T: Il est possible qu'il y ait eu une confusion. Pour piloter l'établissement, il y avait un indicateur sécurité portant sur la sécurité du personnel. Comme tout responsable, il fallait faire diminuer le nombre d'accidents de travail. Il y avait un objectif de sécurité de personnel. En matière de sécurité de la voie, c'est absurde. Je ne souhaite pas défendre quelqu'un mais je n'ai jamais entendu parler de la sécurité. Je suis sortie ingénieur et j'ai passé deux fois deux semaines de formation sur la sécurité.

P: Il y aurait eu une mauvaise interprétation ?

T: Oui, il peut y avoir un glissement.

P: A contrario on se dit qu'après l'accident, il y a dû avoir un indicateur sur la sécurité pour avertir les dirigeants ?

T: il y a 0 indicateur. La sécurité est un moyen absolu de résultat. On n'a donc pas besoin d'indicateurs pour cela.

P: Je n'ai pas compris votre phrase.

T: Je disais qu'on peut avoir une grosse pression pour remettre les choses en place. L'intérêt lorsqu'on a des voyageurs sur le quai, notre job est de dire que tant que la sécurité n'est pas garantie, il n'y a pas de service qui est mis en ordre de façon générale.

P: Ca c'est un autre organigramme (*Lecture du schéma*). On constate donc qu'il y a la voie, avec une dimension géographique avec 4 dirigeants. Le PAI renvoie à Paris- Austerlitz- Invalides-Saint-Denis. Donc qu'est-ce que vous pouvez nous dire d'autre en matière de sécurité, vous aviez une délégation de pouvoir, vous l'avez déléguée à qui ?

T: Oui, j'avais une délégation.

P: Vous avez eu un audit de sécurité en décembre/novembre 2012?

T: J'ai eu un audit de sécurité en décembre 2012. J'ai délégué le pouvoir à M. T. Néanmoins, il faudrait reprendre les textes de la SNCF. Chaque unité ramène sa propre consigne et sa délégation.

P: Vous pouvez déléguer à Monsieur T?

T: Je ne sais pas.

P: (*lecture des stipulations de SNCF*): d'après l'infra, vous êtes responsable.

T: Oui. Je ne me souviens pas vraiment. Toutefois, on s'assurait du management de la sécurité dont, la formation, l'habilitation. On ne parle plus de la sécurité personnelle mais de la sécurité technique. Après, il y a les sujets d'application des règles de sécurité. Quand on a un audit, certaines choses notamment les questions portant sur le redressement des sujets se posent.

P: Et ces sujets peuvent être liés à la sécurité des agents et des voyageurs ou est-ce qu'il s'agit uniquement de la sécurité du personnel?

T: Non, l'audit dont je vous parle porte sur la sécurité des voyageurs.

P: Je crois qu'on l'a, le rapport d'audit

T: Cet audit intervient tous les 4 ans.

P: Je fais le lien avec ce que nous a dit M.W qui nous a expliqué que lors de la prise de ses fonctions avec M. B. Il a été bien occupé avec un audit.

T: Non, en décembre 2012, tous les établissements ont un audit de sécurité tous les 4 ans.

P: Donc ce plan d'action c'est vous qui l'établissiez ?

T: Non pas directement, c'est pour une sécurité.

P: Donc vous effectuez des audits périodiques ?

T: On balaye tous les indicateurs tous les 3 mois avec le soutien ou l'assistance des différents chefs de pôle chargés de produire l'état d'avancement.

P: il est dit que : "*Vous assurez le niveau de sécurité de l'établissement grâce au plan de veille de l'établissement*", c'est quoi le plan de veille ?

T: Oui, le plan de veille est lié à tout l'établissement. Cela suppose que chaque acteur de la sécurité ait la compétence nécessaire pour exercer la sécurité. C'est un lourd processus qui suppose un suivi à travers des examens. Tel fut le cas, à titre illustratif, de Monsieur W.

P: Donc en principe vous devez connaître les postes de fragilité (...) c'est ce que dit votre fiche de poste.

T: C'est un petit peu théorique.

P: L'idéal serait de faire un tour de table sur la question. Voulez-vous tout de même ajouter des éléments notamment sur le volet sécurité ?

T: Non

P: M. le Procureur avez-vous des questions ?

PR: Non

P: Du côté de la partie civile, Me C

b. Questions/ Réponses entre les avocats de la partie civile et le témoin

(Parole à Me C)

Me C: On est tous sensible à l'émotion que vous avez exprimée. On a ressenti une communion au moins. C'est un exercice difficile car, je vous parle mais vous devrez répondre au tribunal. Vous avez dit, " que vous ne souhaitez pas rentrer dans les conditions de votre changement de poste et de vos états d'âmes". C'étaient quoi vos états d'âme?

T: Cet accident m'a heurté, a heurté ma famille. J'avais 18 ans de maintenance. J'avais fait de belles rencontres. Avec cet accident, je me retrouve dans un autre univers. Des gens avec qui je travaillais, se sont détachés de Brétigny.

Me C : C'était pour pouvoir retirer cette étiquette qui vous colle à la peau ?

T: Oui, en quelque sorte.

P: C'est une sorte de Burn out? Vous avez arrêté de travailler ?

T: Je voulais prendre un poste un peu détaché de la maintenance. En maintenance, on y laisse plus du sien.

Me C: Avez- vous eu un appui psychologique, comme demandé à votre patron ?

T: Je n'ai rien demandé, mais cela nous a été proposé par l'entreprise juste après l'accident. Personnellement, je me connaissais assez pour juger de la nécessité ou non d'un professionnel.

Me C: avez vous les moyens d'exercer votre fonction? Après on pourra détailler sur ce point

T: Pour essayer de vous répondre précisément, j'ai fait référence à l'état des lignes. Je faisais tous les trois mois les UP avec M. M. J'ai éprouvé le besoin de dire ce qu'était ma réalité à mon N+1 qui le connaissait mal. Je souhaitais l'alerter sur deux choses: l'insuffisance des moyens par rapport à l'île de France, pour tenir les objectifs en termes de région d'île de France. En termes de moyens, les moyens devaient être prioritairement destinés à Ile de France. L'autre point de mon alerte était que notre organisation propre nécessitait un aspect limpide et rapide. Or, le fait de détacher la régénéscence de la maintenance, notre équipe dépensait beaucoup plus d'énergie.

P: Je veux juste savoir la scission maintenance régénération, qui faisait quoi?

T: Je m'occupais de la maintenance courante sachant que le lien entre les deux était l'émergence.

Me C: Le lien entre les deux était l'émergence ?

T: Ayant regroupé la régénération et le développement, l'arbitrage était plus fait en faveur du développement du fait de l'insuffisance des moyens. Le fait de ne pas combiner la maintenance et la régénéscence était absurde car l'appréciation de la dégénéscence relevait de la compétence du mainteneur.

P: Est-ce le cas dans les infra pôles?

T: Dans les Infra pôles, il y a aujourd'hui la régénérescence et la maintenance aux mains de la même personne

P: Vous dites que les pôle infra, étaient différents

Me C : Vous êtes un cadre assez important, quelle est votre capacité d'arbitrage?

T: J'étais très modeste. Je pilotais mon établissement avec les moyens dont je disposais. Je n'avais ni le choix des gens, ni le choix de l'arbitrage. Je vais vous répéter ce que j'ai dit au lendemain de l'accident. J'étais le patron d'un grand orchestre. Je ne choisisais ni les artistes, ni les instruments. Tous les moyens étaient concentrés sur le territoire atlantique.

Me C: Lors d'un interrogatoire vous avez dit que (lecture de la côte 15625). Confirmez-vous cela ?

T: C'est exactement ce que je viens de dire.

Me : Vous dites que (...)

T: Pas grand-chose. J'avais des indicateurs qui étaient plutôt en amélioration des audits. Vu du territoire de production, j'aurais pu, avant de venir les voir afin de mentionner les indicateurs. En mars, j'ai fait une alerte sur le programme. Si j'avais imaginé ce qui s'est produit à Brétigny, j'aurais démissionné dans l'heure. Le président de la SNCF a fait l'analogie récemment. Les pannes étaient récurrentes. Les agents faisaient des journées à rallonge. Au bout d'un moment, j'éprouvais de la peur, je me disais que l'un finirait pas passer sous le pont. D'ailleurs, on a eu des fractures. La frontière entre une fracture et une panne est non négligeable. Si je ne donne pas de chiffre, je ne serais pas pris au sérieux. Ainsi, j'ai demandé à plusieurs agents de mon équipe de donner des chiffres; soit 630 appareils de voie, 160 avaient dépassés l'âge de 25 ans, aucune régénération en 2013.

Me C: vous avez dit ceci (lecture de la côte 16 622)

T: Ce n'est pas le seul endroit. 100 km de voies sur à peu près 1000 avaient dépassé leur ligne. La caténaire était écartée. Je ne mens pas. Le mainteneur s'aperçoit au quotidien des pannes, des personnes qui s'entassaient. Malheureusement, la zone de Brétigny n'est pas la pire, la zone d'Austerlitz est à observer de près.

P: Qu'en est-il du catalogue?

T: Il est clair que les dossiers d'urgence ont été fait afin de solliciter un remplacement.

Me C : ça veut dire qu'il on raison de penser que quand vous chouinez vous pensez qu'il faut le faire pour obtenir beaucoup c'est ça ?

T: C'est parce qu'ils n'ont pas suffisamment conscience de la réalité d'île de France au sens où, le TPA (les experts) effectuaient des comparaisons par rapport à Bordeaux ou d'autres provinces. Or, les réalités ne sont pas les mêmes que celles d'île de France.

Me C: Après le problème de Brétigny, vous évoqué dans un mail, (lecture de la côte 16554)

T: Absolument, mais ce n'est pas la TJ auquel je fais référence.

Me C: Vous n'aviez pas connaissance de l'histoire de cette TJ, (lecture de la côte 16 544)?

T: Il s'agit de la TJ 1419, notamment la voie 2. Dans votre question, encore une fois, Brétigny jusqu'en mai 2013, j'en entends pour ainsi dire, jamais parler. Les audits, les pannes et les téléguidés

personnels sont susceptibles d'alerter le directeur. C'est tout à coup au mois de mai que deux problèmes majeurs apparaissent, dont un sujet à Brétigny.

Me C: on est d'accord pour dire que Brétigny est une zone d'évolution rapide et que s'agissant de la maintenance, on n'a pas de marge de manœuvre ?

T: Oui maître.

Me C: Je voudrais revenir sur l'image de la voiture à 200000 kilomètres. C'est quoi la maintenabilité ? Qu'est ce qui aboutit à cette affirmation ?

T: C'est une question compliquée que je me pose depuis des années. Je peux vous donner ma réponse ; je souscris totalement aux propos du Pr SNCF "une voiture à 20000 n'est pas plus dangereuse qu'une voiture neuve". Pour répondre à votre question, j'é mets deux nuances à savoir lèremement, est-ce qu'étant à bord d'une voiture de 200000, la conduite est la même que lorsqu'on est à bord d'une voiture personnelle? Le deuxième élément de réflexion est que les personnes qui font un contrôle technique agissent de la même façon ? Est ce que le processus de contrôle eu égard à l'âge du matériel n'est-il pas altéré? Ce sont ces questions que je me suis posé.

Me C : je ne suis pas sûre que votre avis soit si clairement partagé dans le dossier. Vous nous expliquez (Lecture de la côte 12967 45).

T: Je n'emploierais pas les mêmes propos que vous.

Me C : je lis la côte 12967 45, vous avez dit "*on avait des installations qui n'étaient plus maintenables. Les installations auraient dû être remplacées.*" et vous dites "*la situation rencontrée en juin n'était pas normale*". Êtes- vous toujours d'accord avec ces propos ?

T: Oui, je ne vais pas revenir sur les installations.

Me C: vous ajoutez "*je n'avais jamais vu une telle installation, même lorsque j'étais à MELUN*". Vous décrivez bien une situation d'appareils non maintenables, vous n'aviez pas vu cela sur d'autres postes en Région parisienne.

T: Je vais constitutionnaliser. J'ai été amené à aborder ces sujets à la suite des faits. C'était la première fois que je rencontrais cela. La réalité, est que le Mouzin passe, il y a la planéité de la voie qui remet en cause la sécurité. L'intervention des experts permet de démontrer le caractère défectueux. Il faut donc procéder à un remplacement en urgence. C'est un incident absolument majeur que je n'avais jamais connu dans le cadre de ma carrière.

Me C: C'est quoi le presqu'accident ?

T: Le Presqu'accident? ai-je employé ce terme? Pour moi, cela ne revêt pas de sens.

Me C: Je vous parle de collègues de la SNCF, qui disent que " quand le train est passé on pense qu'il y aurait un 'après accident'"

T: Je n'emploie pas ce terme mais je dirai que l'emploi faisait référence aux éclipses.

P: Vous avez déjà vu les éclipses à terre? Et alors?

T: 3 fois dans le chemin de fer et pas qu'en France. Personne ne pouvait avoir cela.

Me C: quand un accident intervient, on n'est jamais capable de le prévoir, mais nous avons des éléments accidentogènes.

T: C'est vrai mais tout peut être accidentogène. Pendant que j'étais à ISOF, quelque part dans Paris, le Per ouest est percé et est tombé à 50 cm du train. Le mécanicien nous a contactés afin de nous notifier de l'incident.

Me C: C'est quoi la marge opérationnelle d'un établissement?

T: C'est une notion comptable, financière qui n'a pas lieu d'être dans un établissement. Jamais, je n'ai demandé à quiconque d'aménager sa marge opérationnelle.

Me: Je vais vous rappeler ce que vous avez dit *“ce qui m'a frappé, les éléments étaient étonnés que je leur parle de sécurité alors que mes prédécesseurs parlaient de la marge opérationnelle qui a des caractéristiques financières”*. Étiez-vous emporté ce jour-là?

P: Confirmez-vous vos propos?

T: la marge opérationnelle est une expression financière. La priorité est qu'on est sûr de la location de moyen. Clairement, le TPA a préféré faire de la régénérescence que du développement. Il s'agit là des mêmes personnes. Il faut qu'il y ait des personnes qui assurent la sécurité. Il faut qu'à un moment donné, les personnes surveillent bien les choses.

Me C : on peut donc se priver de l'annonceur si on n'a pas les moyens de le faire? C'est bien cela ?

T: Disons qu'il peut arriver que sur une tournée de surveillance, j'ai pu estimer qu'il n'y avait pas de danger, de sorte qu'on pouvait aller sans annonceur malgré l'interdiction faite par les textes. Je ne vous dis pas que j'ai bien fait.

P: Ce n'était pas une pratique courante?

T: non, ce n'était pas une pratique courante.

Me C : je vais passer à un autre sujet. J'aimerais, M. comprendre quel était l'intérêt de M. R?

T: comme je vous le disais, le manque de régénérescence résultait de moyens, de priorité qui n'étaient pas données par RFF, simplement parce que RFF a été mis en place pour gérer une dette, faire des économies. Partant de là, dans l'application des choses, quand on fait le choix de gérer, de maintenir, de régénérer l'île de France, avec un futur pôle qui était de garde, les gens du TPA ou de l'infra logue affectent leur personnel à cela. La régénérescence est alors décalée d'un an.

Me C: vous avez dit qu'au niveau de l'établissement nous n'avons pas de pouvoir de décision pour le renouvellement des composantes de l'infrastructure, il revient à RFF; on nous a expliqué que ce n'est pas tellement vrai. Pourquoi l'avoir dit? Vous nous expliquer le raccourci

T: J'ai fait un raccourci. RFF donne un budget global alloué à la direction d'infra. Ce budget est décliné au territoire de production atlantique qui est libre de faire ses arbitrages et ses choix. Je suis complètement conscient qu'ils agissent dans un champ restreint. Je n'attends pas un coup de magie. J'attendais une allocation en Ile de France.

Me C : ce n'est pas une décision de RFF, ça fait partir du budget ?

T: Je suis complètement conscient qu'ils agissent dans un champ restreint. Je n'attends pas un coup de magie. J'attendais une allocation en Ile de France.

Me C : C'est quoi pour vous, l'explication de la réalisation de l'audit de l'AUZANE (pas certaine de l'orthographe) de 2005 ?

T: Vous faites références à l'audit? D'abord, vous parlez des choses qui sont hors de mon champ. Nous sommes en 2005 à une époque où la SNCF est pleinement consciente de l'état de l'infrastructure

et qui a une urgence a inversé la tendance en mettant plus de moyen et que RFF n'en n'est pas du tout consciente. Et lorsqu'on ne veut pas taxer, on fait appel à un audit externe. En reprenant l'exemple de la voiture neuve, on procède à des calculs afin d'évaluer la durée de vie, l'amortissement etc. Quand vous vous rendez compte conformément au rapport d'audit que vous ne dépensez pas en régénérescence, les courbes sont instables.

Me C :

T: C'est exactement cela, je pense que RFF n'avait pas ou ne voulait pas avoir conscience des réalités.

Me C : c' n'est pas côté successivement, mais c'est la côte 12969 page 10

T: Il vaudrait peut-être demander à M. PRÉSIDENT SNCF .

Me C: Quand vous arrivée et vous vous présentez, vous abordez le GID, flash info cote 1969, c'est quoi ce GID à préserver

T: C'est exactement ce qu'on évoquait à l'instant, gestionnaire d'infrastructure délégué.

Me C: Vous faites remonter des informations de maintenance de manière indirecte ou directe à RFF?

T: Non. Il existe une personne dédiée pour le faire. Il s'agit d'un cadre dirigeant chargé d'établir le lien entre RFF et les autres établissements. A l'époque, cette tâche incombe à Roland. Il est l'organe de dialogue avec RFF sur tous les sujets ayant trait à RFF. Monsieur M est venu me voir une fois 2 heures en 18 mois. Monsieur LECLERC était très régulièrement là. Il était très conscient de comment on faisait, du déroulement des sujets qui nous animent.

Me C : Donc il était bien au courant de vos difficultés et vous vous le leur expliquer car c'était vos financeurs?

T: C'était eux les financeurs.

Me C : je ne parle pas du rapport hiérarchique

T: Il faisait un maximum de lobbying afin d'essayer de tirer les budgets.

Me C : Alors vous vous faisiez du lobbying ?

T: Je ne faisais pas de lobbying. J'entretenais un dialogue avec mon chef hiérarchique. Les choses ont certainement changé à mon départ.

Me C: J'essaie de comprendre la délégation de la gestion d'une infrastructure, c'en était une mais il y avait une personne qui était là avec qui vous discutiez. il faisait des audits, des contrôles ?

T: Non, le dialogue était purement budgétaire. Il faudra le lui demander. On est sur un sujet en rapport avec la maîtrise d'ouvrage etc. RFF donne le budget mais il faut aussi savoir ce qui est fait.

Me C : mais si vous ne faites pas le travail, il dit quoi ?

T: Si, si. Il y avait des sujets différents. La maintenance est le sujet de la RFF.

Me C : et la régénération ?

T: C'est un peu plus concerné.

Me C : malgré tout il était au courant des difficultés et il était chargé de les remonter vers RFF, afin qu'il alloue le montant nécessaire pour régler vos difficultés.

T: Oui mais pas que de RFF. Il est au niveau de la SNCF.

Me C: on ne l'a pas vu dans l'organigramme, vous le mettez où?

T: Si vous voulez, c'est une personne qui dialogue régulièrement avec Pierre.

Me C: vous avez dit qu'il vous permettait de dialoguer avec RFF ?

T: Non, il vient pour discuter et être la porte d'entrée pour RFF. A travers cette fonction, il a accès à P.I. Il a la capacité d'aller dire à P les difficultés sur l'île de France.

Me C: il y a un plateau commun RFF SNCF ? Vous les connaissiez ? Vous aviez affaire à eux? Ils dépendent de qui?

T: Cet organigramme est incompréhensible. On va progressivement basculer sur la réforme ferroviaire. RFF ne donnait pas les moyens nécessaires; ce qui provoque parfois des tensions lors des réunions. Lorsqu'il y a un projet de fusion, il faut apprendre aux gens à collaborer. On est loin de l'accident.

Me C: Ma question était de savoir s'il y avait des gens de RFF intégrer au service qui organisait la maintenance chez vous, le délégué ?

T: Non, non

Me C: sur le faux, pour vous, est-ce que le fait de rajouter un nom, une signature sur un document est un faux ou pas un faux?

T: C'est une bonne question. Dans la pratique, il peut arriver qu'à l'approche d'un audit, on décide de vérifier la conformité des documents, les signatures. En ce sens, ce n'est pas inventer un document. L'ajout de signature à posteriori n'est pas forcément faire du faux.

Me C: on est d'accord qu'il avait été demandé que les documents envoyés soient datés et signés. vous avez expliqué qu'à un moment il y avait des documents qui n'avaient pas été remontés, M. CH étant débordé, vous avez dû le contourner ?

T: Oui, j'expliquais tout à l'heure qu'il y avait des documents qui n'étaient pas donnés dans le temps à la justice.

Me C: Est ce que vous vous souvenez qu'il a été dit que les document devrait être correctement daté et signé ?

T: Je n'ai pas le souvenir de cela.

Les autres avocats de la partie civile, de la défense veulent aussi poser des questions. Reprise à 14H30.

(Parole à Me D)

P: Me D la parole est à vous

Me D: Vous avez dit “ sur l'ensemble de la région parisienne, il n'y a que deux gares qui n'ont pas vu l'arrivée du TGV, à savoir St Lazar et Austerlitz, et qui n'ont par conséquent pas bénéficiées du renouvellement des avants gardes. C'est parfaitement pour cela que l'établissement est en difficulté” Est-ce que vous pouvez confirmer cela ?

T: Oui, j'en ai parlé un peu ce matin. Si vous voulez, la région parisienne ne fonctionne pas avec le même niveau d'intensité. Au sein d'île de France, certains endroits ont vu arriver le TGV. Via cela un certain nombre de travaux ont été prévus pour les avants gares.

Me D: sans trahir votre parole, vous dites que l'investissement a été laissé de côté pour les régions qui ne bénéficient pas des TGV ?

T: C'est -à -dire que quand il y a des travaux, il y a une grande pièce. Tout est réaménagé. C'est ce qui permet le bon déroulement des choses.

Me: on a parlé des zones à évolution rapide, est ce que étant que Brétigny se trouve dans cette zone, on vous a donné les moyens humains de faire faces à cette problématique ?

T : On parle plutôt de règles de maintenance suivant les endroits, le trafic, la vitesse, on fait des cycles de maintenances rapprochés. L'allocation de moyen est faite pour assurer les différentes missions de maintenance qui sont les nôtres.

Me: est- ce qu'il y a des moyens particulier vu que l'on est dans une zone à développement rapide ?

T: Il n'y a pas de moyens supplémentaires bien qu'il y ait des interventions supplémentaires.

P: Merci beaucoup Me, Du côté de la défense

Me MA: J'ai retenu de vos auditions, pendant le mois de l'enquête mais également de ce matin, que jusqu'au mois de mai 2013, il n'y avait pas de problème particulier relevant de Brétigny, c'est ça ?

T: il n'y a pas de chose particulière. Rien ne nécessitait une attention particulière à Brétigny.

Me: Nous les acteurs nous avons compris que ce que vous avez déclaré, que je comprends est un mélange de faits, de perception et parfois de sentiment utilisé pour décrire une situation que d'aucun présente comme catastrophique. Nous, ce qui nous intéresse, de côté SNCD, ce que nous expliquons c'est que jamais quel que soit la complexité de la maintenance, la sécurité n'a jamais été en jeu. Vous nous le confirmez ?

T: Non,

Me: C'est-à-dire que pendant 14 mois, de mars à mai 2013, à part des incidents liés à la géométrie, c'est ce que j'ai compris ?

T: Pas forcément. Je n'ai plus en mémoire.

Me: Est-ce que, si j'en crois l'expression, *La vie du rail*, sommes-nous sur des choses basiques qui arrivent ? rien d'extraordinaire ?

T: Oui tout à fait.

Me: J'ai compris ce matin que vous rencontriez régulièrement des agents ?

T: Oui, des délégués personnels dont les représentants syndicaux, dont des représentants syndicaux de Brétigny.

Me: les représentants syndicaux du secteur de Brétigny que vous avez rencontrés près de 6 à 7 fois pendant des réunions !? Pendant ces réunions, jamais personne ne vous a dit, '*M. à Brétigny, on n'a pas les moyens, on est une ZER, on ne parvient pas à tenir la cadence*'? Toutes ses questions que l'on se pose, j'en déduis de ce que vous dites qu'aucun des délégués ne vous a fait remonter quelque chose de semblable ?

T: Non pas d'avantage que le minimum

Me: Quand vous dites "*pas davantage qu'ailleurs*", on a bien compris qu'il y avait un certain nombre de difficultés au regard de l'état de vieillissement du réseau, vous a-t-on pour autant dit, on n'y arrivera pas, la sécurité risque d'être mise en cause ?

T: très clairement quand vous avez, *on va pas y arriver*, n'est pas un discours tenu. Mais ce n'est pas un souvenir que la sécurité ait posé un problème. Je savais qu'il y avait des soucis dans le secteur mais pas à Brétigny.

Me: Des experts judiciaires nous présentent la TJD de Brétigny dans un état de “*délabrement jamais vu par ailleurs*”, comment pouvez-vous expliquer ce qui est montré comme un état de délabrement et ce que vous dites. Ça paraît inconciliable ?

T: je n'ai pas participé à l'enquête, je ne sais pas d'où émane ce sujet de délabrement. Ce n'est pas mon constat. De mon point de vue, les installations de Brétigny n'étaient pas particulièrement pires que celles d'ailleurs.

Me: pourquoi dites-vous de provocateur?

T: Les installation étaient en mauvais état

Me: Mauvais état sans que la sécurité ne soit en jeu?

T: Ca c'est clair.

Me: Quand il y a un problème, on met en place des rallonges. J'aurais aimé vous interroger sur la pièce, qui concerne l'illustration de ce que le témoin dit. C'est la **cote D 18313**, c'est un dossier qui date 3 juillet 2013 à 11h12 qui concerne Brétigny et le ralentissement d'une ligne à Brétigny adressé par M. Samuel S à Hervé CH , avec en copie votre bras droit, Mme Sandrine LO. (*Lecture du courriel par le Me*) Vous n'êtes ni le destinataire, ni joint en copie. Si vous souhaitez réagir sur cet email. Ce courriel n'illustre-il pas le fait qu'on fait le travail et que le constat du dysfonctionnement, on en tire les conséquences comme des ralentissements ?

T: Clairement oui, c'est une bonne illustration à montrer à Madame la Présidente. L'écartement ce sont les deux rails séparés d'un mètre 45, et quand on dépasse ça c'est le cas...

Me: Est-ce que le fait qu'il y ait eu des travaux, que vous avez gérés vous-même, quelques semaines avant l'accident à Brétigny, est une opération lourde. Vous vous exprimez sur une vidéo de 2 minutes. Cette vidéo illustre-t-elle le fait que du terrain remonte la nécessité de faire urgemment les travaux, on a les moyens et on le fait?

T: Ce que dit le courriel est notre boulot au quotidien, et la vidéo est faite pour expliquer un arrêt de circulation de longue durée qu'il fallait expliquer aux clients. Mais effectivement ça illustre bien notre métier au quotidien. Mais des fois on diffère ses interventions, on maintient par ralentissement parce qu'il y a des endroits où on préfère faire passer les trains à 70 km pour des raisons de financement. Mais IDF à une circulation très importante.

Me: En tout cas, quand vous avez été entendu pendant l'information judiciaire, vous avez très clairement déclaré “qu'il n'y avait pas de renoncement en matière de sécurité”?

T: effectivement

Me: Si je résume, le procès général du vieillissement du réseau, on peut le faire. Mais, je m'intéresse à la TJD arrêt de Brétigny et à cette TJD 69, cet appareil de voix dont les vices d'un joint se sont retournés pour provoquer un accident. Au-delà des considérations générales, des jugements que vous êtes libres de tenir, aucun signalement particulier en **côte D'4747**. Je comprends que la première fois où vous êtes alertés, c'est sur des problèmes de géométrie suite au passage du mouzin. Ce n'est pas sur un problème en rapport avec le personnel pour les tournées périodiques etc. En tout cas de votre témoignages, ça, n'existe pas?

T: Tout à fait, ça n'existe pas

Me: Sur l'organisation de la maintenance, c'est le sujet auquel on doit se cantonner, il y a le rôle du DPX qui s'assure que les tournées soient faites. Quand vous aviez été entendu, ou avez dit avoir rencontré les BPX de la région et de les avoir félicités, dont Mr W

T: Oui, parce qu'ils faisaient bien leur boulot et que c'est courageux de faire du DPX. C'est un premier poste qui n'est pas toujours facile.

Me: Vous avez senti que c'était un DPX jeune mais investi.

T: Oui, comme beaucoup l'étaient.

Me: Vous avez affirmé dans la **côte D 4746** que (lecture de la côte). Vous confirmez ces termes ?

T: Totalement, oui.

Me: vous vous souvenez si ce relevé mouzin de 2013 était pertinent ? Ce que ça a donné par la suite ?

T: Ce qui nous fait foi, c'est notre enregistrement. Ce sont les gens du tribunal qui lisent. C'est ce relevé qui nous permet de savoir s'il y a des vérifications à faire.

Me: Il y a eu des vérifications?

T: Oui bien sûr. C'est en visualisant le film qu'on va voir les choses à faire pour pouvoir corriger ce défaut et permettre la reprise du trafic. En l'occurrence, ce qui se passe, c'est que l'intervention n'est pas une intervention classique mais de grande ampleur. J'estime que c'est inédit. Tout d'un coup il y a des spécialistes.

Me: Ceci démontre que c'est surveillé et contrôlé et qu'on en tire des compétences lorsqu'il y a des mesures correctives y compris l'arrêt de la circulation pour effectuer de la maintenance

T: oui

Me: Madame la présidente, j'aimerais savoir si c'est possible de lire la vidéo de 2 min.

P: non, nous ne verrons pas la vidéo aujourd'hui, mais plus tard. Me VA T, c'est à vous.

c. Questions/ réponses entre Me VA et M. G

(Parole à Me VA)

Me VA : Je comprends parfaitement que mon confrère Me Emmanuel ait voulu voir la vidéo car elle est le reflet de ce que vous évoquez, des travaux programmés 3 semaines. On la verra quand vous le voudrez Madame la présidente.

P: Je suis en train de réfléchir.

Me VA : Si vous avez accepté d'être filmé, il y a un motif ?

T: non ce n'est pas moi, c'est M.G, la personne face aux clients. C'est une vidéo pédagogique pour expliquer aux clients

Me VA : J'ai cru comprendre qu'il y avait quelques jours de chantier, et on va réaliser le remplacement de cette pièce dans la nuit du dimanche au lundi ?

T: oui, c'est ça

Me VA : Je voulais juste revenir sur un seul sujet. J'ai cru comprendre ce matin que vous étiez en charge de la maintenance et qu'il y a avait une sorte de dichotomie avec les équipes chargées de la régénération. Pour autant, la TJD 6-9 avait été programmée pour régénération 2016. Vous en souvenez-vous?

T: Moi non, je me souviens que c'était en 2016, mais je ne participait pas à ces réunions

Me VA : Madame la PR, je vais demander que soit projetée **la côte D'18404**. Il apparaît dans le dossier un document intitulé “ **réunion de mise en cohérence des programmes de régénération voie et des projets de réaménagement des (...) du 5 juin 2013**”. Sur ce projet, vous êtes le premier à apparaître pour un compte rendu, mais sont présents madame LO et M. B (à vérifier) qui sauf erreur de ma part étaient affectés au sujet de régénération d'appareils ?

T: oui c'était chez moi. Mais encore une fois leur rôle c'était l'émergence. Le rôle du mainteneur de définir quand il doit y avoir un changement

Me VA : D'accord, bien sûr. Mais vu que vous participez à la réunion, j'imagine que vous aviez votre mot à dire?

T: Je ne suis pas expert, je sais qu'il y a une liste des différentes installations où il y a plus ou moins des pannes et une liste des âges des installations.

Me VA : Vous en tant que maintenant, vous n'avez formulé à l'encontre de l'établissement, aucune observation interdisant la programmation à venir?

T: non

Me: 1 mois avant l'accident, avez- vous noté que l'état de la maintenance permet de poursuivre?

T: Ca je ne sais pas, il faut leur demander si leur secteur est concerné. Mme LO elle connaît les techniques des différentes régénérations

Me: C'était important pour moi de savoir si l'établissement avait souscrit. Je n'ai plus d'autres questions à vous poser.

T: c'est un sujet particulier

Me VA : Je comprends. Je n'ai plus d'autres question

(Parole à Me LY)

Me LY : Bonjour M. G., je suis Me Ly , conseil de la SNCF réseau. Vous avez eu une phrase assez marquante ce matin, vous avez dit "*Brétigny sur orge, je n'aurais jamais imaginé cela, sinon, j'aurais démissionné dans l'heure*". Comment interpréter cette phrase ? Est-ce que ça veut dire que selon vous, si vous n'aviez pas les moyens pour maintenir la sécurité dans le cadre de vos fonctions, vous auriez démissionné?

T: Si j'avais un quelconque angoisse sur la sécurité des installations, si je m'étais dit qu'un jour il devait y avoir un incident qui allait conduire à un accident dramatique oui j'allais démissionner. Depuis que j'y suis en 95, je n'ai jamais connu d'accident ferroviaire. OUI, je dormais avec mon téléphone sur la table, cela ne veut pas dire que j'attendais une chose pareille.

Me LY : Toujours sur ce terme, vous aviez évoqué justement en IDF, qu'il y a des personnes qui attendent en gare. Était-ce c'est pour ça que vous disiez que sur la question de la sécurité, vous considériez que vous n'aviez pas les moyens d'assurer une circulation optimale des trains en IDF?

T: C'est très clair, sans vouloir raconter ma vie, j'étais précédemment agent d'unité. Dès qu'il y avait un incident, c'est un train qui s'arrêtait, au journal le soir on en parlait. La différence, il y a moyen que vous alliez pour assurer au quotidien cette régularité qui était indispensable. Le contraste était extrêmement par rapport aux faibles moyens qu'on pouvait avoir ou les conséquences de ces mesures

Me LY : C'était donc pour des questions de sécurité ?

T: Bien Sûr

Me LY : C'est important de l'indiquer. Vous aviez indiqué qu'il y avait une distinction entre l'entretien et la régénération, et que vous en infra pôle vous aviez l'entretien et c'était l'infrelog qui se chargeait de la régénération?

T: absolument

Me LY : Est-ce que les travaux de régénérations qui sont une opération lourde demande un qualifications en amont qui sont gérés par l'infra-log ?

T: c'est tout à fait ça, il sont gérés par infra-log, mais pour les chantiers de régénération il faut des "annonceurs". Ce sont les seules personnes qui détiennent ces habilitations. On ne va pas se plaindre quand on est mainteneur de faire de la régénération, on souffre parce qu'on a pas forcément les moyens.

Me LY : Ce sont les équipes de l'infra-pôle qui vont le faire toutes seules, ce sont les équipes l'infra-log qui vont prendre quelque personne à l'infra-pôle si nécessaire ?

T: oui parce que l'infra-log n'est pas détenteur du personnel qui vont faire les travaux, il ne sont pas détenteurs des habilitations de sécurité nécessaire pour gérer un chantier ferroviaire, car ça se fait au milieu des trains qui roulent. Il faut des gens qui assure la coordination d'un point de vue de la sécurité

Me LY : Vous avez indiqué que l'émergence était le lien entre la régénération et l'entretien. Mais rien de mieux que le maintien pour définir quand devoir renouveler un appareil de voie. Pour vous, l'émergence se fait bien au niveau du mainteneur ?

T: les proposition d'émergence, oui au niveau du mainteneur

Me LY : Vous aviez dit que RFF à l'époque, était décideur en dernier lieu en matière de renouvellement d'appareils de voies, car c'est elle qui détermine in fine le montant donné à l'infra. S'agissant du renouvellement d'un ou plusieurs appareils de voies sur un site précis, cette théorie demeure-t-elle valable ?

T: Non, RFF décide à grosse maille, mais il ne vont pas dans le détail d'appareil de voie sur un site

Me LY : C'est un concept plus ou moins familier au Tribule, quand on a abordé le concept de GODEC. Ce concept vous dit-il quelque chose?

T: oui très vaguement

Me LY : Sur le renouvellement, si je comprends bien, l'établissement se charge de l'émergence et que les besoins sont remontés plus haut, au niveau du territoire de production, au niveau de de la DMR. Est-ce que j'ai bien compris ?

T : oui c'est ça

Me LY : Vous avez indiqué que la zone SNCF n'était pas assez prise en compte. Est-ce qu'à votre niveau, vous saviez qu'un protocole spécifique avait été conclu entre RFF et SNCF infra en 2009 pour améliorer cette prise en compte des spécificités IDF et pour avoir des budgets complémentaires?

T: Non je ne suis pas au courant de ça. De ce que j'en sais il n'y a pas un grand soir après Brétigny. Le sujet de l'IDF n'a pas apporté de grands changements

Me LY : Ce matin, sur différents sujets, vous avez répété plusieurs fois “ *là on est très loin de l'accident de Brétigny*”. J'aimerais juste vous rappeler ce que vous aviez dit lors de votre audition, pour vérifier ce que vous en pensez. C'est dans **la côte D4742**, vous aviez indiqué (**lecture de la côte**) Réponse “ *aucun, au niveau de la maintenance nous avons aucun lien, et au niveau de la régénération nous sommes juste initiateur des projets (...)* ”. Confirmez-vous cette affirmation? Qu'au niveau de l'ISOF il n'y a pas de lien il n'y a pas de lien avec RFF pour votre activité de mainteneur ?

T: Non, aucun lien

Me LY : Je vous pose la question parce que ce matin avec mon confrère Me C eu la même petite incompréhension que vous avez corrigé en fin d'interrogatoire, je veux juste qu'on soit claire sur ce sujet. Vous avez évoqué M. R L, en indiquant que sur le plan régional c'était lui votre point de contact. Pour qu'il n'y ait aucune ambiguïté, on ne l'a pas vu dans l'organigramme, me confirmez-vous qu'il est salarié SNCF ?

T: absolument

Me LY : Et qu'il n'était pas présent au sein de votre établissement ?

T: Non, il ne l'était pas.

Me LY : Donc, cela ne remet pas en cause le fait que vous n'avez aucun contact avec RFF?

T: Non non

Me LY : Ce matin vous avez mentionné la venue de Mr R, représentant de la RFF, dans vos locaux vous le connaissiez avant cet incident ?

T: A la télé, je ne l'avais jamais rencontré

Me LY : Est-ce que selon vous, sa présence soit dû d'une part aux caractère exceptionnel que la catastrophe de Brétigny et autre part peut-être une considération plus humaine de sa part compte tenu de l'ampleur du drame ?

T: Je n'en sais rien. Mais très clairement, autant quand j'étais à l'infrapôle, le président de la SNCF je ne l'ai vu qu'à la télé mais jamais en réalité.

Me: Je reviens sur le fait que vous aviez dit ce matin que “ *RFF a été mis en place pour gérer une dette et faire des économies, partant de là, il a tenté de gratter un peu partout où ça pouvait être fait* ”. RFF étant créée en 1997, avant sa création, pensez-vous que les budgets de la SNCF étaient illimités ?

T: je n'en sais rien

Me: Est-ce que vous sembliez faire le lien entre la dette de RFF et une limitation des budgets ? Avant la création de RFF, la SNCF était endettée, est-ce que l'Etat était une tirette permanente d'argent et qu'il y avait aucune limitation du budget de RFF?

T: clairement non (inaudible)

Me: Justement, dans votre vision et à votre niveau de décision au sein de l'infrapôle, vous sembliez faire un lien entre l'existence de cette dette et des choix budgétaires faits, comment est-ce que ce lien est opéré ?

T: Le lien c'est juste la vision du terrain, ce qu'on voyait et ressentait sur le terrain par rapport à ces grandes décisions politiques, c'est le problème des infrastructures ferroviaires. Je suis rentré à la SNCF en mars 95, juste avant les grèves historiques de la SNCF. Le sujet du vieillissement des infra du réseau je l'entendait déjà le premier jour où je suis rentré.

Me: si je vous dit que c'est le rapport du DEATT qui indique qu'entre 2005 et 2013, le budget alloué à la maintenance est passé de 2 demi milliards d'euros à 4,8 Milliards. Avez-vous des commentaires à faire?

T: ça évoque que l'audit Rivier n'a pas été sans effet, elle a apporté une prise de conscience jamais suffisante d'un point de vue de mainteneur, mais non négligeable.

Me: Vous parliez s'agissait de RFF que les choix qui pourraient être fait et qui expliqueraient votre sentiment d'amenuisement et des difficulté budgétaire en prenant l'exemple pour la question du développement, vous connaissiez le sujet des LGV. Pour vous le développement du LGV c'est le choix de l'Etat ou de RFF?

T: c'est les deux. Mais il s'agit de sujet politique qui me dépasse. Mais pour mon sentiment, RFF est le bras armé de l'Etat. Après ce sont les choix politique qui ne sont absolument pas les miens

Me: Vous en parliez ce matin, sur la question du renouvellement.

T: C'était pour dire (Inaudible) on mettait à mon sens trop de moyens pour régler la modernisation du technicentre de BRUNACHE... je pense que c'est bien plus que sur des sujet de maintenance

Me: Sur cette question d'aménagement du territoire, pensez- vous pensez que sur l'aménagement du territoire c'est plus NKM ou plus Ja ?

T: C'est sûr que ce n'est pas moi. Ce sont les sujets de l'Etat, du politique

Me: Je vous libère monsieur.

P: Quel est votre poste actuellement? pouvez-vous me le rappeler?

T: je suis à la SNCF SA voyageur depuis le 7 novembre 2019

P: qui vous a succédé?

T: Jean Bruno D

P: Merci. Donc, vous allez pouvoir sortir. Mme l'Huissier va vous conduire à l'extérieur du tribunal. On se voit le 16 mai prochain.

(Sortie de Monsieur G , en compagnie de Mme l'Huissier).

3. AUDITION DE MME L./B

a. Questions/ réponses entre le Président et le témoin

P: Bonjour Mme, merci d'avoir patienté. Ça a été long ce matin avec votre collègue L'idée là, c'est de tenter de présenter votre cadre de travail. Veuillez me dire vos nom, prénom, âge, profession et domicile.

T: Je m'appelle S. B., 52 ans, je suis directrice performance stratégie et RH à l'infrapôle Paris Sud-Est, j'habite à ATHIS MON.

P: êtes-vous allié ou parent de la partie civile ou de l'un des prévenus ou êtes-vous à leur service?

T: oui

P: Vous êtes toujours en poste à la SNCF actuellement. Vous êtes attachée à quelle SNCF ?

T: SNCF Réseau

P: Vous allez jurer de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

T: Oui, je le jure.

P: Merci. Le Tribunal vous écoute, vous allez nous dire tout ce que vous souhaitez nous dire de façon spontanée.

T: En juillet 2013, j'étais directrice de la production sur l'infropôle Sud -ouest francilien, également l'adjointe de M. G. En tant que tel je le représentais durant ces absences. En juillet comme il était en congé, c'est moi qui étais présente, je me suis rendue sur le site de BRÉTIGNY après avoir appris la nouvelle, j'étais à ce moment-là en gare de Paris Montparnasse, en tant que professionnel.

P: Pouvez-vous nous expliquer ce que vous avez fait, vu à votre arrivée sur les lieux ? C'est un moment certes douloureux, mais nécessaire à rappeler.

T: Il y avait des réunions assez régulières des directeurs d'établissement d'IDF, le vendredi. Ce jour-là, je remplaçais le directeur d'établissement à cette réunion. A l'issue de la réunion je devais prendre le train à MPS, pour un week-end, quand l'un de mes collègues, le dirigeant d'unité SES de Brétigny m'a appelé pour m'apprendre qu'il y avait eu un déraillement qui était très grave avec des personnes décédées. J'ai pris un taxi pour Juvisy où je devais trouver un de mes collègues pour qu'on y aille ensemble. Je ne sais pas à quelle heure je suis arrivé mais tout le monde avait été évacué, il y avait encore quelques pompiers dans la zone, je pense que j'ai dû arriver vers 19-20h. J'ai fait une tournée sur site pour voir les dégâts et essayer de comprendre ce qui c'est passé, c'était très impressionnant, c'est une situation apocalyptique. Après j'étais à disposition de la police judiciaire pour répondre de mon mieux à leur question tout en faisant le lien avec notre direction qui nous posait des questions, la mise en place de la cellule de crise et commencer à évaluer les dégâts, pour organiser les travaux et prévoir une reprise de circulation. Les premières 48H étaient destinées à ça, gérer la crise, le terrain, communiquer les documents et s'assurer que tout le monde allait bien parce que même parmi nos agents ça a été très compliqué. Certains étaient très mal donc m'occuper de tout ça.

P: Vous êtes restée jusqu'au soir?

T: de mémoire, je suis resté jusqu'au dimanche soir non-stop. Je ne pouvais pas partir, on devait courir de partout et comme je connaissais tout le monde, je voulais rester avec eux

P: Vous connaissiez tout le monde? Pourquoi connaissiez-vous tout le monde ?

T: j'étais dans l'infra pôle depuis 2005 et le mode ferroviaire est petit

P: Où étiez-vous avant?

T: J'étais dirigeante de l'unité de Juvisy

P: Bien avant cela?

T: J'étais Adjointe voie au pôle technique de Juvisy. Pendant ce poste, l'organisation était différente. Il y avait ce qu'ils appelaient un site à Brétigny, il était indépendant Brétigny. L'assistante de production de voie était enceinte et sa grossesse, étant difficile, j'ai dû remplacer cette dernière pour 1 an en tant qu'assistante de production.

P: Vous étiez rentrée à la SNCF en 1999?

T: Le 4 octobre 1999

P: C'était une vocation ?

T: Mon papa était à la SNCF côté matériel. Pendant mes études, il m'a aidé à chercher un stage à la SNCF et à la DB. À l'issue de mes études j'ai postulé à la SNCF du côté études et ouvrages d'art, parce que j'ai une formation orientée vers le civil. Je n'ai pas été prise. Donc je suis rentrée dans une entreprise de travaux publics après je suis partie dans l'une de leur filiale en 97, des travaux de désamiantage. Je l'ai quitté en 99 et comme il me fallait chercher du travail, j'ai postulé à la SNCF et j'ai été prise.

P: On va vous montrer un schéma focus ISO F

T: C'était vrai car c'était mon nom de jeune fille.

P: vous avez travaillé avec vous M SE et M T

T: Philippe B était le chef hiérarchique de monsieur T

P: (lecture des noms du schéma) Vous connaissiez le secteur, mais là vous êtes au niveau du Val d'orge pas de Brétigny ?

T: Essonne Val-d 'Orge ça reprenait Brétigny. Ça partait de la sortie de Choisy le roi, Juvisy, Brétigny, Étampes, Dourdan, la partie Massy aussi.

P: Ce que je veux dire c'est que vous étiez au-dessus de DPX

T: Oui,

P: vous aviez un territoire (inaudible)

T: Il y avait DPX à Juvisy, Massy, Brétigny et Étampes

P: Vous connaissiez bien le secteur étant dans l'unité de production, pendant combien de temps êtes-vous restée à ce poste?

T: 4 ans, 5 ans

P: Vous êtes arrivée au niveau de M. G. à quand?

T: J'ai changé de poste dans le courant de l'année 2012

P: quasiment en même temps que lui

T: oui, on est arrivés quasiment en même temps. Mais je ne saurais pas vous dire, sans doute quel temps après lui, le temps qu'on me trouve une remplaçante. Les gens ne se bouscuaient pas à l'époque

P: pourquoi ?

T: Ce sont des postes qui demandent beaucoup d'investissement, on fait beaucoup d'heures, c'est très prenant, et c'était à Juvisy, j'habitais juste à côté. Les bureaux étaient à Juvisy

P: mais comme dirigeante d'unité vous êtes censé vous déplacer, comment connaissez-vous le secteur de l'époque ?

T: La fonction c'est on est responsable du territoire géographique, d'organiser la surveillance, de la maintenance sur tout ce qui concerne les infrastructures voies, assurer la veille des agents, la veille technique.

P: Et à cette époque comment ça se passait entre 2008 et 2012 sur le territoire de DVO. Est-ce que c'était plus facile ?

T: C'était très compliqué dans la mesure où je pense que je n'ai jamais dû être staff complet. Il y avait un organigramme théorique, on avait quasiment toujours un poste vacant, en effectif c'était très tendu dans mon équipe à moi. Les DPX les poste était toujours pourvu, mais de mon côté non, j'avais juste mes assistants

P: En reprenant l'organigramme, vous avez l'assistant patrimoine qualité occupé par M Romain FO. Vous l'avez eu comme assistant, il est resté longtemps

T: Pas tant que ça

P: Bref, vous avez des assistants, en quoi consiste ce poste?

T: J'avais 5 assistants : un assistant production qui établissait le plan annuel de production en quantité et en coût. Il bâtissait un plan de charges qu'il suivait au fil du temps. Il avait en charge les parties de commande aux entreprises externes, il s'assurait que le matériel était commandé pour faire les travaux

P: Qu'entendez-vous par objectif du coût?

T: on devait réaliser des travaux, faire notre maintenance pour un certain budget

P: Vous aviez une enveloppe qui vous était allouée?

T: oui

P: Vous avez une idée du montant annuel?

T: Non, c'était un travail en commun avec le pôle technique. Donc on exprimait nos besoins et on nous disait on le fait à tel prix

P: vous avez une idée du montant exact ?

T: honnêtement je ne me souviens pas

P: Votre assistant production avait une enveloppe condamnée et des travaux à effectuer?

T: et un plan de charge, il ne fallait pas dépenser tous les sous. Il y avait un assistant patrimoine sécurité. Il assurait le suivi particulier de tout ce qui était clôture, parce qu'il y avait un gros enjeu sûreté d'assurer de bon état de maintien des clôtures, concernant les intrusions et les risques d'accident. C'était un enjeu important car il y a des années il y a eu un gros incident sur Juvisy, un jeune qui a pénétré par un trou. Il devait s'assurer du suivi de la végétation, du dégagement des pistes pour que les agents puissent circuler, etc., et il avait en charge la partie veille technique. Il devait s'assurer de faire des revenus réguliers avec les DPX, de la bonne mise en place des suivis techniques.

P: Il semblerait que ce soit lui qui ait porté plainte pour le vol de l'ordinateur de M. W. Est-ce normal?

T: ça on pouvait tous le faire, mais il se trouvait que c'était lui car à cette époque. M W en congé et lui était à Brétigny donc il pouvait porter plainte

P: M. W était-il habilité à déposer plainte?

T: j'aurai tendance à dire que oui

P: Il y avait d'autres assistants?

T: il y avait un assistant dit “sécurité” qui s’assurait que les agents avaient les bonnes habilitations. Après il avait les assistants travaux qui réalisaient tous les doc d’organisation pour réaliser les contrats de travaux et demandé toutes les ITC pour faire les travaux.

P: Est-ce ce service qui était en interface entre l’infra-log chargée des travaux développement et les dirigeants de proximité qui devaient mettre à disposition leur effectif pour assurer les travaux?

T: Quand l’infra-log intervenait, il le faisait en autonomie. Il faisait une demande de personnel mais ça passait par le côté assistance production qui répartissait le personnel, en accord avec le DPX.

P: Cela rentrait donc dans les compétences de la brigade?

T: Oui

P: Vous êtes restée à ce poste pendant 4 ans. Quel souvenir vous en gardiez ? Vous êtes privé d’un certain nombre d’assistants à cause d’un problème d’effectif ?

T: quasiment en permanence mais après ça tournait

P: A cette période, les problèmes d’effectif étaient réels entre 2008 et 2012?

T: On étaient en sous-effectif

P: Donc, votre service et après en déclinaison, au niveau des DPX ?

T: alors sur le papier c’était tendu mais ça pouvait passer, mais malheureusement, dans les faits il y avait des agents inaptes alors que ces gens compte pour un, quand on faisait la maquette

P: Est-ce qu’il y avait des acteurs plus pénalisés que d’autres?

T: les secteurs de Brétigny et Étampes étaient les plus pénalisés, ils avaient connu une baisse d’effectifs la plus forte que dans les années précédentes, ils n’y avait pas mal de départs en retraite non remplacés. Et à la base ils étaient un tout petit peu moins nombreux que les autres collectifs. Massy et Juvisy étaient plus.

P: La superficie est plus grande à Massy aussi ?

T: Oui et ça donne plus de marge pour jouer avec les agents:

P: Avez-vous vu une amélioration à une époque en termes de regroupement sur votre secteur ou pas, avant que vous le quittiez ?

T: Non

P: Quand vous quittez en avril 2012, vous saviez que c’était une unité de production avec peu d’effectif?

T: oui

P: donc c’était une des difficultés de cette unité, est-ce qu’il y en avait d’autres ? Est-ce que le vieillissement des voies en est une pour vous ? Est-ce que la compétence des agents en est une aussi ?

T: Moi je connaissais mon secteur donc je ne sais pas comment ça pouvait être ailleurs. Mais effectivement, on avait des appareils vieux mais très sollicités, on était loin de Paris mais on était dans des zones dense en circulation. Un peu plus de régénération n’aurait pas fait de mal

P: Est-ce que quand vous étiez directrice de l’unité de production vous avez fait des démarches en 2012 ?

T: on nous demandait chaque année notre avis sur le patrimoine à générer dans les années à venir. On établissait une liste, on la faisait en commun. Cette liste était transmise au pôle technique

P: Le pôle technique de quel niveau?

T: Au niveau Samuel SE.

P: Au niveau de l'infrapôle?

T: Oui. Il repriorisaient les différentes demandes et une autre validation, par un valideur national des appareils était faite, par des experts, chacun avait ces critères pour décider, etc.

P: L'effectif approximatif qui était sous vos ordres à l'époque, était à combien ?

T: je ne sais plus, pas moins d'une centaine

P: Un réseau vieillissant partout en France, fortement sollicité. Étiez-vous inquiète ? En tant que bras droit de M.G, la préoccupation que vous aviez quand vous étiez prêt du terrain, est-ce que vous l'avez soutenu auprès de lui, si oui sous quelle forme ?

T: alors, on était sollicité. On intervenait pour rester dans les normes, c'était surveillé mais il y avait un surcroît de travail. Il y a beaucoup de choses qui tenaient par l'implication des gens, ils ne faisaient pas les heures pour lesquelles ils étaient payés par jour. Tout le monde était investi, se sentait concerné par leur travail, il y avait aussi une bonne ambiance, solidarité ce qui permettait d'obtenir une ambiance de travail acceptable. Après toutes ces préoccupations je ne l'ai pas oublié parce que je suis montée d'un cran. On a continué à se battre avec M. G. pour alerter au maximum pour accélérer la régénération de certains appareils qui avaient un délai théorique de remplacement.

P: Est-ce qu'il y a eu des incidents avant Brétigny ? Est-ce qu'il y a eu des éléments concrets du vieillissement qui laissaient entendre que la situation était critique à Brétigny ?

T : On intervenait beaucoup plus souvent sur les TJ Brétigny que sur tous les autres. Quasiment à chaque passage de mauzin on avait des valeurs d'alerte et on remettait la situation conforme. Mais la situation se dégradait plus vite qu'ailleurs, ces appareils demandaient une vigilance accrue, on le savait donc on l'apportait mais c'était un surcroît de travail.

P: oui parce que la maintenance de ces appareils est-elle lourde?

T: Mais c'est surtout parce qu'elle ne tenait pas dans le temps, on y revenait beaucoup plus qu'on aurait dû

P: On reviendra sur la spécificité de la voie des Brétigny. En qualité de Directrice adjointe de l'établissement à compter du printemps 2012, avez-vous été alerté sur les difficultés à Brétigny?

T: on avait des alertes. il y a eu une grosse alerte en Avril-Mai 2013 sur le côté pair, on a dû monter une opération en urgence entre maintenance et entretien pour rétablir une situation viable dans le temps.

P: Jusqu'au printemps 2013, vous n'étiez pas davantage inquiète de la situation de BTG par rapport à d'autres secteurs?

T: je connaissais le secteur, c'était un point d'attention particulier, un point de fragilité Brétigny. On était très vigilant

P: Tout à l'heure, M. G., a affirmé que tout se passait bien jusqu'au printemps 2013. Est-ce que c'est vous qui connaissiez le secteur de sorte que vous ne m'informiez pas M. G ou ...?

T: la situation n'était pas pire qu'avant. Il nécessitait plus de maintenance on le faisait

P: Vous le faisiez avec peut-être des moyens pas adaptés, insuffisants?

T: on faisait des interventions d'urgence, correctives. On ne faisait pas un travail de fond pour traiter la source du problème

P: La source dont vous parlez, à quoi renvoie-t-elle?

T: le vieillissement des appareils

P: Il aurait donc dû tout changer?

T: oui

P: il n'y aurait eu d'autre alternative que de les changer

T: oui, c'était régénérer les 4 appareils

P: On y reviendra. Merci, je n'ai pas de question. Monsieur le Procureur, avez-vous des questions?

PR: A priori, nous réservons nos questions à la semaine prochaine. (inaudible)

P: On s'adapte à vous car vous ne vouliez pas revenir sur l'accident, il y eu un traumatisme ?

T: Je ne vais pas vous dire que c'était des moments simples, chacun réagit différemment. Il y avait une solidarité. Moi je ne suis pas allé en vacances, j'ai regardé le nouveau train qui a inauguré la nouvelle fois. j'y pense de temps en temps mais plus comme avant

P: Vous êtes la seule à être restée. On a cru comprendre que dans un premier temps, on vous avait demandé de rester chez vous.

T: j'ai pas voulu, j'ai mauvais caractère, je voulais rester sur place. En quelque sorte veiller sur mes collègues pour voir s'il y avait besoin d'un psy

P: Vous n'avez pas eu besoin d'un psychologue?

T: si j'en ai vu, la SNCF nous à mis en place un service de soutien psychologique, et quelque temps plus tard ça m'a retravaillé et j'y suis retourné

P: C'est assez exceptionnel surtout les circonstances telles que présentées (...). Votre nom figure beaucoup dans les enregistrements.

T: oui j'étais en contact avec Monsieur V

P: Sur cette dimension judiciaire, avez-vous des éléments à livrer au tribunal sur le week-end qui a suivi?

T: sur le week-end, on n'était pas forcément très aimable. On devrait dire la vérité mais nous devions garder les copies des documents avant de les remettre à la justice. On me l'a rapporté mais il a été demandé à certaines personnes de rajouter des signatures ou il n'y en avait pas. J'ai dit vous n'en fait rien, donnaient les comme ils ont. Je n'ai pas ressenti une volonté de cacher les choses

P: Il n'y a que deux personnes qui ont été entendues. Vous avez été entendu par qui dans cette histoire de faux documents ? Par qui avez-vous été reçu ?

T: par Patrice L

P: J'ai entendu Monsieur Thomas et vous. La SNCF l'a entendu, et a cessé ses propres enquêtes internes. C'est ce que vous souhaitiez dire sur cette difficulté. Quant au vol de l'ordinateur vous

souhaitez la prendre plus tôt quand il a été découvert ? Apparemment, c'est vous qui avez contacté M. V de la découverte de son ordinateur.

T: Je l'ai appris aussitôt. Quand on l'a retrouvé j'ai dit au technicien chef de ne toucher à rien et j'ai appelé M. V

P: Il était à priori ignorant quant à la perte de la disparition de son ordinateur?

T: J'ai cru que comme il y avait la plainte, il le saurai

P: Quand on ne précise pas l'auteur de l'ordinateur du DPX de Brétigny, l'officier de police ne peut pas le présumer. Du côté de la partie civile des questions ?

b. Questions/ réponses entre les avocats de la partie civile et le témoin

Me V: Je suis l'avocat de certaines parties civiles. Vous avez évoqué comme d'autres avant vous des appareils vieux, l'impossibilité de maintenance du fait du manque de moyen, etc. Je vais vous interroger sur les effectifs, vous avez dit qu'il y avait des agents sur le papier et pas en pratique, et aussi **côte D14880**, vous avez considéré que “ *les agents sont peu débrouillards et ni vaillants* ”. Pouvez-vous l'expliquer ?

T: alors, au niveau de dire que les agents ont leur demande de faire un travail, d'autres prendront plus d'initiative que d'autre. Dans certains secteurs les gens étaient plus moteurs, comparée à Brétigny où ils ne faisaient que leur travail, le nombre de chef d'équipe était faible sur Brétigny, le niveau de compétence étaient différents

Me: Ce n'est pas ce que vous avez décrit. Vous qualifiez les agents comme des “*bras cassés*”. Il ne s'agit pas savoir s'ils ont un bac plus 4, vous les décrivez sous serment comme étant mauvais

T: il ne sont pas mauvais, ils ne sont pas l'anticipation. Ils font ce qu'on leur demande de faire

Me: C'est très bien de faire ce qui a été demandé par le chef, il me semble. Vous avez changé de paroles alors que vous êtes deux fois sous serment

P: D'autres questions?

Me C: Vous avez balayé un certain nombre de questions. Sur le personnel vous avez dit “ *les agents font ce qui leur était demandé* ”. C'est pas tout à fait vrai, vous disiez (**lecture**) “ *qu'au vue de leur ancienneté, les agents gagnent plus que vous et qu'ils était difficile d'être insistant,... manque d'implication* ”. Ce qui m'a étonné car tout à l'heure, vous avez parlé de la solidarité mais quand vous êtes interrogé sur l'implication, vous dites le contraire. contradictoires.

T: quand je parle de solidarité c'est au niveau d'encadrement entre le dirigeant d'unité, ses assistants et les DPX.

Me C : et ce que je viens de dire sur la voie madame ?

T: des opérations annulées il y en a partout, là c'est pareil. On prévoit une opération pour les aléas. Il y a certaines équipe où ils sont plus au moins moteur qui cherche à résoudre l'aléa et d'autre qui disent que c'est pas mon boulot d'aller chercher, ce qui n'est pas faux.

P : ce genre de réaction ce sont des agents de voie, pas de l'encadrement ? il y a qui sont proactif

T: exactement

Me C: quand on dit qu'il y a un manque d'implication, des problèmes d'appareils, etc., il y a aussi un problème d'implication et pas de compétence ? vous en parler en disant que vous n'aviez pas des demandes de compétence de la part des agents. C'est le moment de le dire .

P: on y reviendra dessus Me C

Me: est-ce que pour vous Brétigny c'est un point noir ou pas ? Est ce qu'on a un problème de maintenance spécifique ou pas?

T: Oui, le TJ c'est un point noir. Pour la maintenance de ce type d'appareil, quand c'est un, on tient mais en avoir 4 en enfilade c'est très compliqué, c'est beaucoup. Ce sont des points noirs et des points de vigilance

Me: avec une difficulté particulière avec les rustines qui ne tenaient pas, avec la sensation de remplir un puit sans fond quoi ?

T: exactement

Me: je n'ai pas d'autre question en l'état Madame la Présidente

P: Monsieur T est là, on se reverra le 4. En défense, avez-vous des questions?

c. Questions/ réponses entre les avocats de la défense et le témoin

Me VA : Bonjour Madame, je suis le conseil de M. Laurent W. je voudrais revenir sur le sujet sur lequel, on voudrait vous faire dire beaucoup de mal sur les agents. Pouvez-vous dire au tribunal ce que vous pensiez de M. W en qualité de DPX ?

T: alors M W je l'ai connu il était en formation car nos métiers font qu'on commence par une année de formation. Il était rattaché à mon unité. Pendant sa formation, c'était quelqu'un de très impliqué, on l'a mis en confiance et lui a confié des missions sur le secteur d'étampes. Il avait de très bons résultats car on faisait passer des tests. Personnellement je le trouvais très mature pour son âge et était conscient des risques et des responsabilités.

Me VA: Me diriez-vous de M. W qu'il quittait son travail plutôt, à la fin de ses heures de service?

T: il faisait des heures pas possible. Tout l'encadrement faisait des heures pas possibles. J'ai même honte de le dire mais il faisait partie de ceux qui passaient plus de temps au travail que dans leur famille

Me: C'était quelqu'un d'engagé?

T: Oui, il travaillait la journée, revenait la nuit. On le renvoyait le lendemain, il faisait beaucoup d'heures. Il ne se plaignait pas et alertait quand c'était nécessaire, il était posé et avait une bonne anticipation des choses

Me VA : avec votre regard de dirigeante, remettez-vous en cause le travail effectué par M. W?

T: non je ne mets pas en cause son travail. C'est quelqu'un en qui j'ai eu confiance techniquement et humainement. Il faisait les choses de manière consciencieuse

Me VA: J'imagine qu'on va discuter de la qualité des agents. Avez-vous un souvenir de la mise en place de formations pour les agents vers une évolution ?

P: Me VA T, on en reparlera

Me VA: C'est très embêtant parce que vous avez un confrère qui vient discuter de la qualité des agents, du management et tout et il y a une seule personne physique qui est envoyé devant le TB Correctionnel et qui finalement reçoit l'ensemble de ces sujets comme s'il était susceptible d'en être le responsable. Je sais que je déborde un peu. Et à l'époque, à la SNCF, il y avait le principe du juste et équitable.

T: c'était au tout début le juste et l'équitable

Me VA : oui mais le juste et l'équitable c'est finalement quand un agent a commis une erreur grave, n'engageant pas la sécurité, etc. Est-ce que c'est ça le juste et équitable selon vous?

T: lors d'un incident on va chercher les véritables causes et ne pas seulement se dire que la personne a fait une bêtise. Regarder sur tout l'environnement, qu'est ce qui a pu le conduire à faire cette erreur, est-ce que c'est l'organisation, est-ce son manque de formation, etc.?

Me: Pour éclairer vos propos, vous aviez parlé de la vigilance, du correctif de manière régulière. vous aviez participé à une réunion du 5 juillet 2013 (**côte 18404**) au cours de laquelle, la régénérescence des appareils de voix et tout le plateau qui est programmé en 2016. Vous en souvenez-vous?

T: non

Me: Peut-on considérer que les services de maintenance qui étaient les vôtres au mois de juin 2013, considéraient que malgré les correctifs qu'il aurait fallu apportés, vous n'aviez pas de difficultés pour les régénérations d'appareils de voie en 2016 ?

T: on n'avait pas le choix. On les a demandés pour 2015 on a dit 2016 et ça suite à d'autres réformes ça a été repoussé

Me: Sur la base d'expertise?

T: Oui, que je ne mets pas en cause. Après on avait pas forcément les mêmes critères puisque la régénération d'appareils de voie se positionne essentiellement sur un critère de taux de travers hors d'état, or il n'y avait pas de problème sur ça.

Me: Je sais que vous ne voulez pas de la vidéo aujourd'hui. Entre le 21 et le 24 juin il va y avoir des travaux de remplacements traverses du TJ 14/17, dès lors que c'est nécessaire, on le fait ?

T: Bien sûr on ne laisse pas une situation dangereuse, il y avait une situation d'entaillage. On a tout mis en œuvre jusqu'à obtenir gain de cause, bien que ce soit hors processus car il y avait un réel risque de sécurité.

Me: Ce qui veut dire que lorsqu'il faut le faire, on le fait. Vous disiez qu'il fallait intervenir régulièrement au passage de mauzin. A ce moment-là ce sont des difficultés liées au nivellement de la voie qui sont identifiées ?

T: Oui, c'est cela. Comme la majeure partie de nos alertes

Me: On y reviendra, mais quand il y a un mauzin qui passe, les équipes viennent, prennent des côtes et c'est fait immédiatement ?

T: quand le mauzin passe il y a une lecture en direct. La personne qui était sur le mauzin doit appliquer les mesures données par sa lecture de papier. Les équipes vont vérifier les valeurs et résoudre la vitesse pour qu'il y ait une circulation sans limitation.

Me: Pour compléter, **la côte D18310**, dans la journée du 2 juillet, les équipes constatent une VR 80. Ces équipes vont intervenir dans la nuit du 2 au 3 juillet. On est sur le poste A, est-ce ça signifie que c'est une bonne prise en charge de la situation?

T: Il y a eu une réactivité, la capacité de réorganisation d'après l'équipe dirigeante.

Me: M. W est là en journée et M. T est là dans la nuit.

T: Il réorganise ses équipes, leur donne une valeur et intervient immédiatement. Son travail il est réactif

Me: Je ne vais pas plus loin, j'évoquerai plus le sujet plus tard. Merci

P: Vous aviez parlé de la solidarité des cadres, vous êtes 1% c'est ça?

T: je serais incapable de vous le dire

P: Vous avez toujours été cadre. Pouvez-vous nous dire l'information selon laquelle votre rémunération serait à priori axée sur un objectif de sécurité?

T: Tous les ans on a un entretien annuel individuel où on nous fixe des objectifs et il y a effectivement des objectifs de sécurité, cela fait en sorte que les bonnes mesures soient appliquées

P: Il y a donc un objectif de sécurité de la circulation?

T: l'objectif de sécurité il est global, c'est la sécurité du personnel, des circulations, technique

P: Cet indicateur relatif à la sécurité influence-t-il votre rémunération?

T: les primes ne sont pas des grilles qu'on remplit. C'est plus subjectif il n'y a pas de note mais c'est prise en compte dans une appréciation globale

P: Ces indicateurs concernent votre prime et non votre salaire?

T: uniquement la gratification individuelle de résultat.

P: depuis quand? Vous l'avez toujours connue ?

T: Non, quand je suis rentré en 99 il n'y avait pas ça, quand j'étais DPX non plus. Pour moi ça a dû apparaître quand j'étais DU.

P: A partir de 2008? cette gratification représente à peu près?

T: elle varie elle est différente si on a un fonctionnel ou opérationnel et c'est honteux, je suis RH je devrais le savoir

P: Vous êtes RH actuellement?

T: Oui, je pense qu'au maximum ça doit être 5 ou 6 % de la rémunération annuelle

P: Dans ces 6%, l'indicateur de sécurité vous avez une idée ou pas ? il y en a combien en tout ?

T: plusieurs pages, surtout sur la régularité, le nombre d'accidents de travail, sur les coûts liminaires, le nombre d'opérations prises ou pas qu'on avait demandé, etc.

P: D'après-vous, vous vous souvenez à combien s'élève cette gratification?

T: non, après sachant que c'est un système particulier, tout le monde ne peut pas avoir le max puisqu'il y a une enveloppe qui est distribuée qui a un taux moyen.

P: Dernière question, vous avez mentionné M. W, que vous ne mettiez pas en question son travail depuis son arrivée. Mais direz-vous la même chose de son prédécesseur ?

T: il était différent, avait plus d'expérience. S avait plus la culture travaux que la maintenance

P: Plus la culture des travaux que la culture maintenance ? Pour moi les travaux font partis de la maintenance

T: CAD qu'il était sur des travaux ponctuels. Il n'était pas en responsabilité sur un patrimoine à maintenir dans le temps

P: au titre de l'infralog ?

T: Ce n'était pas l'infralog à l'époque. On avait des personnes qui faisaient des travaux au sein de l'infrapôle. C'était des petits travaux, Il a fait ça. Après il était assistant sécurité dans l'unité, il suivait la veille des agents, leur habilitation. Il était impliqué mais n'avait pas la même capacité d'analyse et de recul que M. W. Ils étaient différents.

P: Dans le courrier, il y a une partie qui parle de l'absence de traçabilité des travaux de ce dernier.

T: Oui, il était moins organisé.

P: ça veut dire qu'en cas de solidarité, la structure tient, parce que les gars tiennent la barre, etc. Mais si on fait un travail de cheminot on ne peut pas faire ne même temps celui de DPX.

T: forcément, même en faisant des heures pas possible

P: D'accord. D'autres questions de la défense?

Me M: je voudrais revenir sur l'intervention de mon confrère Me VA , on a pas tout citer et on n'a pas expliqué le contexte alors je voulais que ce soit clair. Pour ce qui ont le dossier, votre interrogatoire du 1er février 201-, **côte 14879 et 14880**. Ce sur quoi vous a interrogé mon confrère VA c'est une réponse que vous apportez sur l'instruction, on vous interroge sur la famille B de la TJD 6/9. Vous parliez de l'exécution des familles A et B. Vous dites qu'on ne peut pas faire une famille B sans interruption, il faut faire une partie la nuit. Déjà, il faut circonscrire votre réponse à cette problématique. (lecture de la côte) Vous confirmez les délais mentionnés sur la côte que je vous lis?

T: oui voir des fois plus longtemps

Me: (lecture de la côte) Il ne semble pas que l'aurez dit. Est ce que en votre qualité de présidente de CHSET, avez-vous eu des remontées de terrains sur l'impossibilité de faire les familles A et B ?

T: non

Me: Cela confirme le propos de M. G, à savoir que “ *Brétigny, rien n'a particulièrement signalé à part des problèmes géométriques signalés au passage de mauzin* “. (lecture de la côte)

T: Parce qu'il y a très longtemps, début des années 2000 sur Brétigny, il arrivait encore à travailler le jour, même si c'était coûteux, une période d'une à deux semaines. Ça a été supprimé en 2007, je ne vais pas dire que c'était confortable. Toutes les maintenances des appareils était calquée pour tomber lors de cette journée.

Me: Vous poursuivez en disant “ *il ne m'a jamais été rapporté que la loi n'avait pas été respectée* ”. C'est sur cet aspect que mon collègue VA vous a interrogé. (**lecture de la côte**)

Me VA : Me reprochez-vous quelque chose?

Me MA: Ne soyez pas impatient, la patience est une vertu. J'en viens. (*lecture*). Quand on lit votre réponse, vous comprenez que le lecteur peut être un peu perdu. On vous interroge sur la réalité des familles A, B, des démontages des cœurs. (*poursuite de la lecture*). C'est très précis parce que le déraillement du train n'est pas dû à un problème de géométrie le 12 juillet ?

T: Non

Me: Donc tout ce dont on parle, sur des problèmes de géométrie détectée par le mauzin, ce n'est pas la cause du drame. Et vous répondez sur la réalité de la maintenance en tant que DU et adjoint du DET (*lecture de la côte*). Je tire la conclusion de ce que vous avez dit c'est que indépendamment de ce que vous exprimé comme sentiment sur le terrain, d'une réalité à savoir que Brétigny n'a fait aucune remontée spécifique alarmante autre que des problème de géométrie, pour le reste sur les opérations de maintenance, à votre niveau vous n'avez aucune information de ce que les opération de maintenance devant être réalisé, on bien été effectués ?

T: On est d'accord. Le gros problème des TJ était un problème de renouvellement

Me: C'est la raison pour laquelle, professionnelle que vous êtes, vous n'avez jamais fait aucune alerte ni à votre DET sur une problématique à Brétigny telle que la maintenance ne pouvait être faite, etc.. D'ailleurs M G affirme n'avoir reçu aucune information. Ça paraît logique avec ce que vous dites?

T: Le problème de Brétigny c'était le nivellement des TJ, on avait des alertes. Sur le reste on avait eu un problème de côtes dans les appareils, c'était avant Mr P., qu'on arrivait pas à rétablir mais qui a été réglé après de grands travaux, c'est tout.

Me: En tout cas, à votre niveau, il n'y avait pas de problématique liée à la maintenance.

T: pas la maintenance au sens des familles A, des familles B, des assemblages, des éclisses qui casseraient anormales.

Me: Je vous remercie, j'ai pas d'autres questions

P: je vous remercie. Vous revenez le 17, 18 et le 19, Madame l'huissier va vous raccompagner.

4. Témoignage de Monsieur T.

a. Questions/ Réponses entre le Président et le témoin T

P : Monsieur T. s'il vous-plaît.

Bonjour Monsieur. Nous nous étions vus le 25. Veuillez décliner votre prénom, nom, âge, profession ou domicile.

T (T) : Je m'appelle Raphaël T, je suis né le 22 septembre 1971, je suis chef de projet à la SNCF et j'habite 7 rue Saint-Fiacre à Saint-Maur-des-Fossés.

P : Êtes-vous parent ou allié des prévenus ou d'une des parties civiles ?

T (T) : Non.

P : Si vous êtes à leur service car vous êtes leur salarié, non ?

T (T) : Ah oui.

P : Jurez-vous dire toute la vérité rien que la vérité ?

T (T) : Je le jure.

P : D'après vous, sans qu'on vous interrompe, expliquez la raison pour laquelle vous avez été cité par les parties civiles ?

T (T) : Je vais commencer par présenter la situation. A l'époque, j'étais dirigeant de l'unité (DU) EVO (Essonne Val d'Orge) au moment de l'accident. C'était un poste que j'ai pris 3 mois avant, des conditions compliquées pour mon prédécesseur. Au moment des faits, je suis en congé depuis fin juin. Le directeur d'établissement territorial, Monsieur G, m'appelle pour m'informer de l'accident à Brétigny. Je lui demande si c'est grave ? Il me répond que oui. Je regarde la télévision. Je suis resté scotché et tétanisé devant la télévision. Je me suis dit que c'est sans doute un problème de signalisation, à aucun moment je me dis que c'est un problème au niveau des voies. Le temps de me remettre en état, je me dis qu'il faut que je prenne ma voiture pour y aller. J'ai vu 2H30 de trajet sur mon GPS, compliqué pour se rendre place, surtout qu'on était en juillet, un vendredi. J'appelle Sandrine Lom et je demande : est-ce que vous avez besoin de moi ? Car mon arrivée est estimée à 21 heures. On m'a dit que c'était inutile, qu'il fallait plutôt venir le lendemain.

Je suis arrivé le lendemain (samedi matin) assez tôt car j'avais mal dormi comme beaucoup de personnes. Ensuite, je me suis mis à disposition des personnes sur place pour la récolte des documents. On m'a donné la mission d'être correspondant local. Je suis là pour centraliser les besoins, pour coordonner l'ensemble du dispositif. Je suis restée la semaine sur place et je fais des allers-retours réguliers entre le terrain et le DPX.

Au bout d'une semaine, j'étais sur les rotules, comme beaucoup. Donc j'ai pris 1 semaine de congé puis je suis revenu ensuite. Par la suite, j'ai continué à accompagner vers les autres équipes (Brétigny, Juvisy et Massy) afin d'éviter le suraccident : il fallait rester vigilants. Je devais être proche des équipes et reprendre la maintenance.

P : D'accord. Merci pour cette déclaration préliminaire. Vous dites que vous arrivez le samedi matin. Dans quelles circonstances ? Qu'est-ce que vous avez vu ? Qu'est-ce que vous avez ressenti ? Que s'est-il passé à ce moment-là ?

T (T) : La première personne que je vois est Sandrine L. Je suis allé voir les personnes sur place pour comprendre, pour essayer de faire le point sur la situation. Rapidement, j'ai voulu voir les OPJ et les experts. J'ai constaté l'éclisse encastree dans le cœur, cause du déraillement même si l'analyse est encore en cours. Très rapidement, Monsieur Ch S, expert en voie, m'a expliqué qu'il centralisait l'ensemble de la communication avec la transmission des documents.

P : Vous étiez déjà allé à Brétigny ?

T (T) : Oui, à 2 titres. Je suis resté 18 ans à Brétigny, plus après, dans le cadre du travail infralog à vision régionale.

P : Donc quand vous avez découvert le lieu le samedi, c'était très différent d'avant ? Vous êtes frappé par cette différence ?

T (T) : Oui. La vision aérienne est différente de la vision sur le terrain. Comme s'il s'agissait d'une guerre. C'était arraché, les voitures étaient couchées. C'était assez impressionnant.

P : Votre parcours est intéressant car vous connaissez bien la zone de Brétigny. Vous avez des postes successifs avant celui de directeur d'unité de production. Pourquoi avez-vous bougé ? Vous avez augmenté et descendu avant de vous stabiliser peu l'accident. On est dans la compréhension du fonctionnement SNCF infra.

Vous êtes sur notre schéma. Au moment des faits, on a fait un schéma. En haut, Monsieur G . En rouge, les personnes qui seront entendues. Le bras droit : Madame G qui travaille avec Monsieur T. Madame L prédécesseur. Votre successeur est Monsieur B. L'assistant patrimoine qualité est Monsieur F. Il y a aussi des dirigeants de proximité comme Monsieur W (avant Monsieur Pa). Puis, le technicien opérationnel et le technicien d'appui. A partir de ce schéma, comment avez-vous conçu votre carrière au sein de l'ISOF ?

T (T) : C'est un parcours atypique. Quand on prend des postes, c'est pour 3-4 ans. En 2010, sous la direction de Monsieur Régis D, j'étais dirigeant qualité sécurité à l'infralog de Paris-Atlantique.

P : Expérience infralog aussi ?

T (T) : Oui. J'ai eu l'expérience de l'infralog en juillet ou en août 2010 car il y avait un problème avec l'adjoint du pôle organisation technique production (OTP) qui venait de démissionner. Au moment de mon départ, Monsieur G a changé le nom du pôle OTP et pour le diviser en deux entre dirigeant pôle maintenance technique et dirigeant pôle planification et production.

P : Il a éclaté...

T (T) : Le pôle OTP de l'époque regroupait le pôle maintenance et technique et le pôle planification et production.

P : C'est en 2010 ?

T : En 2010, l'adjoint a démissionné et le chef de pôle est en arrêt maladie. Donc il m'a dit qu'il avait vraiment besoin de moi et donc j'ai pris le poste d'adjoint.

P : Vous étiez trop jeune pour le poste de chef ?

T (T) : Non je n'ai pas le droit de remplacer une personne en arrêt maladie. la personne est revenue et au bout de 9 mois, il n'est pas resté donc je suis passé chef de projet et Pierre G est devenu mon adjoint au pôle OTP.

P : Ce poste-là, responsable de pôle, vous l'avez occupé combien de temps ?

T (T) : 1 an et demi. Puis, il y a eu le sujet de mon prédécesseur. Ça s'est très mal passé. Renaud G m'a dit qu'on avait besoin de moi. On en a profité pour séparer le pôle. Il fallait que je prenne le poste de dirigeant d'unité pour remettre de l'ordre dans l'unité. Donc le poste de dirigeant d'unité de direction.

P : Quelle époque ?

T (T) : Avril 2013.

P : Vous êtes toujours resté dans l'équipe de G au début ? Vous n'êtes pas descendu ? Peu importe. Vous êtes resté 2 ans (de décembre 2010 à mars 2013) au nouveau et vous êtes descendu au niveau de l'unité de production.

T (T) : Oui.

P : Quand vous étiez au niveau du pôle d'organisation technique production, quelle était votre activité ? Vous étiez chargé de quoi ?

T (T) : Il y avait beaucoup de sujets mais la partie veille technique était centrale. Il s'agissait de veiller au respect des processus techniques par les unités.

P : Comment ?

T (T) : Il existait un référentiel IN2501 décrivant comment on révisait la ligne technique, la manière d'effectuer ces processus. J'étais chargé de la mise en place de ce contrôle technique au niveau de l'infirpôle.

P : Par quels moyens ?

T (T) : J'avais déjà mis en place sur une autre infirpôle donc j'appliquais les méthodes en place.

P : Concrètement cela consistait en quoi ? Vous alliez au bord des voies pour vérifier les travaux des personnes ?

T (T) : Il y a effectivement une partie de contrôle. Il fallait vérifier que l'ensemble des éléments étaient référencés (contrôle a posteriori quand les opérations sont réalisées). Il y a aussi une veille sur le vif avec une consigne d'établissement : chaque processus devait être respecté au niveau de l'unité. Le processus ne précisait pas la quantité à effectuer.

P : C'était un contrôle sur le vif ?

T (T) : Vous allez voir un chantier et vous regardez par rapport aux prescriptions que c'est bien fait.

P : Vous vous déplacez physiquement sur le chantier ?

T (T) : Pas que moi, il y avait aussi le service OTP avec des objectifs pour le faire, ainsi que les unités.

P : Le service OTP, cela représentait combien d'agents ?

T (T) : Sur papier, une vingtaine de personnes. 23 de mémoire.

P : Ah, c'était un gros service.

T (T) : Oui, ça faisait beaucoup de monde.

P : La personne chargée de ce pôle était malade pendant un certain temps, votre prédécesseur avait démissionné longtemps avant votre arrivée ?

T (T) : Je ne sais pas.

P : Il y avait donc deux contrôles : un contrôle sur documents et un contrôle sur le terrain. Quelle était la proportion de ces 2 types de contrôle pour vous et votre équipe, en termes de temps ?

T : Je voudrais demander au conseiller d'établissement qui a une vue sur la liste des documents mais je ne peux pas être précis sur la quantité à réaliser.

P : Deviez-vous faire 5 contrôles par moi ou par an ? Par individu ?

T (T) : Ce n'était pas forcément nominatif, plutôt au niveau de l'unité.

P : Sinon à part le contrôle sur papier, un contrôle était possible via ordinateur ?

T (T) : Quelques applications existaient un peu mais moins qu'aujourd'hui.

P : Quelles sont les satisfactions et difficultés rencontrées dans le pôle ? Car en amont, vous étiez là depuis longtemps donc vous pouvez avoir une position de recul. Y a-t-il des éléments sur Brétigny ou sur l'unité de production Val d'Orge ?

T (T) : Deux points me viennent à l'esprit : un sujet concernant les effectifs, que ce soit au pôle ou en unité, tous les postes n'étaient pas couverts. Il y avait une tension très forte sur les effectifs, on nous sollicitait régulièrement pour faire partir des gens de l'infrapôle vers une formation car il n'y avait pas assez de formateurs au niveau national. Des fois, on préférait se sacrifier. Sans formateurs, les agents ne sont pas formés.

Et puis, un autre sujet : l'absence de sérénité dans la planification. J'aime, de manière anticipée, que les choses soient planifiées. On sait gérer les aléas mais quand la partie aléa devient trop importante ça déstabilise l'organisation, la planification et la réalisation. Comme beaucoup de travaux, la sollicitation est régulière. Repoussement dans les normes. C'était du temps de gâché car il faut du temps et de la préparation et ce temps de déchet me semblait, par rapport aux autres infrapôles connus, important.

P : Vous attribuez ce nombre d'aléas importants à quoi ? En fait, il n'y a pas de sérénité dans la planification.

T (T) : A une tension au travail : on avait besoin de personnel pour partir sur les travaux.

P : Vous dites donc qu'il manquait du personnel pour séquencer des travaux fluides. Pourquoi faire exactement ?

T (T) : Quand on a une opération de maintenance, c'est beaucoup de personnel avec des personnes qui font l'opération elles-mêmes. Ce sont des équipes de 7 personnes environ. S'il manque une personne sur l'opération, elle ne peut pas se réaliser. De la même manière, si vous devez mettre une protection caténaire, si le caténaire n'est pas là, il n'y a pas de sécurité dans la zone de chantier donc les travaux ne sont pas possibles.

P : Pour les travaux de voie, y avait-il besoin des personnes des autres compétences ? Par exemple, pour procéder à un changement de TJD ou un changement de rail.

T (T) : Ça dépend des opérations mais dans certaines, oui. Par exemple, les personnes SE.

P : Les agents SE sont nécessaires pour une jonction double ?

T (T) : Oui et SN éventuellement. L'appareil de voie peut être manipulé électriquement ou mécaniquement. Les agents SN travaillent sur ce type.

P : Vous procédiez à certaines modifications pour les 3 branches (Signalisation électrique, voie, caténaire) ?

T (T) : Oui, il fallait être compétent pour les travaux des 3 branches, pas uniquement de la voie.

P : Donc vous êtes compétent pour les travaux des 3 branches ?

T (T) : Oui.

P : S'agissant du secteur de Brétigny, est-ce qu'à votre connaissance le personnel était en difficulté ? Si oui, à partir de quand ?

T (T) : Je ne sais pas si j'aurais la réponse. Cela faisait 3 mois que j'étais là, j'avais abordé le sujet un peu avec Laurent. Je suis incapable de dire s'il manquait 2 ou 3 personnes. Le problème n'est pas le personnel manquant mais les habilitations. Si la personne n'est pas habilitée, elle ne peut pas bosser. Finalement, c'est comme si la personne n'était pas présente. C'est davantage un problème d'habilitation que de présence.

P : D'accord. Vous étiez dans la planification donc la régénération principalement ? Quand vous dites opération technique production, le travail que vous évoquez, c'est dans l'entretien ? C'est dans la maintenance corrective et la régénération ?

T (T) : Il y a une séparation entre la maintenance et les travaux. Les travaux renvoient à la régénération ou à l'amélioration. La maintenance désigne un processus déterminé.

P : Mais par exemple quand on remplace une traverse, c'est de la maintenance ou de la régénération ?

T : Cela dépend de la quantité de traverses à remplacer. S'il y en a beaucoup, c'est de la régénération. S'il y en a peu ou que c'est ponctuel, alors on dit que c'est de la maintenance. Le volume est différent entre les travaux et la maintenance.

P : D'accord. La maintenance comprend l'entretien, se diffère de la régénération et on a en plus le développement. Nous nous intéressons au ratio entre l'entretien et la régénération. Vous donnez le concept de travaux. Les travaux pour vous c'est forcément la régénération, vous n'occupez pas les petits travaux ? Quand il y a beaucoup de traverses à remplacer, pour vous beaucoup c'est combien ?

T (T) : Je dirais de 50 à 100 traverses.

P : On va dire 80. On vous appelle et vous contrôlez ces travaux ?

T (T) : Si besoin, on analyse et on regarde. Cela ne se fait pas du jour au lendemain car des moyens mécaniques sont à mettre en place. C'est une planification en amont et l'opération est organisée au niveau de l'infrapôle.

P : Pour les petits travaux, il descend dans l'entretien ? Si on a 80 traverses, c'est une régénération ou ?

T (T) : Je prends un exemple sur la régénération.

P : On a compris c'est comme le renouvellement, mais c'est un terme interne à la SNCF.

T (T) : Pour moi c'est remplacer à l'identique une zone. Dans le rapport de 2012, la régénération c'est la même chose que le renouvellement sauf que la régénération est le terme employé en interne à SNCF.

P : Ça c'est une régénération. Quelle distinction avec le renouvellement ?

T (T) : J'utilise en général le terme de régénération.

P : J'ai mal compris la notion d'un aléa. Pour vous c'est quoi les aléas dans votre tâche ? Vous avez dit que c'était les hommes, le problème de main d'œuvre mais vous parlez des incidents liés aux problèmes de voie. Ça peut bloquer quand un rail saute mais vous n'en parlez pas, comme s'il s'agissait d'un non-sujet, comme si ça ne pouvait pas stopper des travaux de plus grande ampleur.

T (T) : Je n'en ai pas parlé mais l'incident fait partie de notre métier. Ça peut faire partie des opérations qui annulent une maintenance prévue. Il faudra corriger le défaut. Ça peut aussi déstabiliser l'organisation.

P : Aussi un problème de disposition des machines qui peut retarder.

T (T) : La disponibilité, la panne ou si une machine sur un chantier, ce sont des situations qui peuvent aussi retarder les opérations et les travaux.

P : Y avait-il une vigilance particulière dans le secteur de Brétigny ? Car vous êtes restés longtemps. Quand Brétigny demande des travaux, on peut les faire ? Le vieillissement des rails est-il un problème homogène ? Ou certaines zones sont plus ou moins vieillissantes ? Ou vous cherchez à planifier davantage de travaux ?

T (T) : Quand j'étais chef, en 2011 - 2012, il y a une partie Austerlitz qui, dans un premier temps, avait plus d'incidents avec des sujets quand même vus sur la partie Brétigny avec un enchaînement de TJ. J'avais posé des questions à un spécialiste voie. Le classement est différent selon les éléments, selon les normes.

Concrètement, la voiture Mauzin fait des mesures de géométrie et classe selon des normes :

- VO = valeur objective

- VA = valeur d'alerte
- VR = valeur de ralentissement
- VI = valeur d'intervention.

La réponse faite à l'époque c'est que les TJ, au moment de leur implantation au début, je ne me souviens plus de la date, étaient mal implantés et après les premiers passages de mesures, on n'avait pas des mesures objectives sur ces TJ. Intervention ? Non on a dû attendre le renouvellement car c'est complexe sur cette zone. Si on intervient sur la voie directe, il y aura une détérioration de la voie déviée, donc on a une vigilance sur la façon dont on relève la voie directe et déviée en même temps.

P : Vous le saviez à l'époque, cette problématique ?

T (T) : Je l'ai su. Je sais que cela a été repoussé mais je suis incapable de redire exactement la date

P : A part le problème de sous-effectif chronique dont vous faites état mais qui n'est pas spécifique à Brétigny, y avait-il d'autres difficultés de management, un problème de turn over DPX, un problème de remontée de communication via la direction unité, des anomalies, des incidents, etc. ?

T (T) : Non, sur l'infrapôle, les échanges étaient corrects, que ce soit avec les DU ou les assistants. Les échanges étaient relativement ouverts en cas de problème, tout était remonté pour trouver une solution.

P : J'ai cru comprendre que les remontées des brigades n'étaient pas forcément bien traitées au niveau de l'unité en tout cas. Ce n'est pas votre souvenir ?

T (T) : Je n'en ai pas le souvenir.

P : On y reviendra. Vous êtes resté en poste jusqu'à quand ?

T (T) : Après l'accident, Renaud G me dit Raphaël je suis désolé de t'avoir incité à prendre le poste, si tu veux tu peux partir. J'étais en colère sur le coup, il ne fallait pas me proposer de venir, maintenant que j'y suis, surtout que des équipes ont besoin de quelqu'un sur la zone. J'ai donc décidé de rester mais j'ai vu partir les DET, le responsable production et d'autres. Tout le monde partait après l'accident.

Le temps passant, j'ai dû partir. Je sentais que je déclarais, je connais mes limites. Quand le poids baisse, on sait. J'étais en difficultés. Je rentrais les fesses et je ne le montrais pas car ce n'est pas ma façon de faire. Il fallait passer à autre chose. J'ai demandé au nouveau DET de changer de poste en 2013. Je suis resté 9 mois. Il m'a dit d'aller voir le dirigeant du département Atlantique. J'ai expliqué la situation et je suis parti sur un autre poste.

P : Quand ?

T (T) : En janvier 2014.

P : D'où l'arrivée de Monsieur B.

T (T) : Il était là depuis l'accident, il avait déjà participé à pas mal d'opérations.

P : Il était venu chez vous à l'unité de production ?

T (T) : Oui.

P : Quelle était sa mission ?

T (T) : Sa mission initiale avait trait à la géométrie des voies car il existait des points sous surveillance. J'avais fait dans le cadre du PAS (plan d'action de sécurité) la demande d'une équipe pour traiter les valeurs d'intervention dans le fond au lieu de tout le temps les surveiller a posteriori.

P : Avec le soutien de Monsieur G ?

T (T) : Il a compris. C'était le besoin, c'était la solution. Quand il y a un défaut de géométrie, ce n'est pas juste regarder comment relever la voie. La géométrie a des conséquences sur plein d'autres choses : un problème de traverse, de voie d'appareil encastré, de détérioration de la plateforme, etc. Cela nécessite une vision globale et une analyse pour passer quelques mois à corriger le problème. Il faut une opération pérenne pour faire disparaître les causes.

P : Vous vouliez basculer du correctif à la régénération et à l'entretien en faisant le nécessaire et pour limiter à terme l'entretien. Combien y avait-il de personnes dans cette équipe ?

T (T) : Entre 4-5 personnes pour traiter uniquement au niveau de l'infrapôle.

P : Pour venir en soutien dans les deux voies. Ça ne s'est pas fait ?

T (T) : Ce qui n'a pas été fait finalement mais Monsieur B est arrivé. Il a pris des effectifs avec lui. Il n'était pas tout seul à faire l'opération, donc l'équipe a été constituée dans le cadre des opérations post-Brétigny.

P : Cette équipe est arrivée quand ?

T (T) : Elle a été constituée sur les effectifs propres de ma propre unité.

P : Monsieur B est-il arrivé en septembre ?

T (T) : Oui.

P : Combien de personnes sont avec lui ?

T (T) : 3 ou 4 personnes.

P : Je comprends que vous ayez perdu du poids, vous devez mettre les bouchés doubles dans d'autres domaines. Pourquoi vous travailliez autant ?

T (T) : L'inquiétude, le contexte compliqué, le management devenait compliqué.

P : Le vôtre ou celui subi ?

T (T) : La situation a changé après Brétigny. L'acceptabilité n'était plus aussi importante qu'avant pour pouvoir pallier une telle absence. Les gens étaient à bout, aussi fatigués que moi donc c'était difficile à gérer. Avant Brétigny, il y avait des efforts pour colmater...

P : Quand vous dites que les efforts existaient avant Brétigny pour colmater, pallier les absences, cette solidarité vous entretenez à quel niveau ? Ça recouvre quelle branche ? Entre cadres ? Entre agents de voie ?

T (T) : Je pense plutôt aux cadres car entre les DIP, le fonctionnement était toujours bon. Mais on ne disait plus je te prête 2 ou 3 personnes. C'était difficile pour tout le monde, on ne voulait pas se mettre en danger en réduisant ses propres effectifs. Les rapports avaient déjà évolué après Brétigny.

P : Vous avez bossé personnellement avec Monsieur P?

T (T) : Oui, en pôle.

P : Il vous a relaté des incidents ou des difficultés auxquels il était confronté ?

T (T) : On a parlé de sujets sur la charge de Brétigny : la géométrie, les battements de feu sur la signalisation... Des défauts étaient présents mais pas sur la zone des TJD. A par la surveillance, nous n'avons pas eu d'échanges particuliers sur les TJD.

P : Votre prédécesseur est resté peu de temps en poste (6 ou 7 mois), raison pour laquelle on vous appelle pour le remplacer en avril 2013. Pouvez-vous nous éclairer sur ça ? Comment cela s'est passé avec les équipes ?

T (T) : Je suis arrivé en avril 2013. Il est parti en mai.

P : Pourquoi est-il parti si vite ?

T (T) : Le rapport de Renaud G explique la situation. Il traversait des difficultés personnelles : il était en cours de divorce avec des enfants en bas âge. D'autant plus que le poste de DU est très intense, même avec les assistants et DPX, on ne comptait pas nos heures.

P : Cette situation durait depuis combien de temps ?

T (T) : Je ne peux pas dire depuis combien de temps, ça ne s'est pas créé avec mon arrivée, il a été accentué et reporté sur les assistants. C'est lié au manque d'investissement et aux travaux.

P : Vous venez d'évoquer la charge de travail. Avez-vous accepté ce poste en connaissance de cause ?

T (T) : Oui, j'avais pleinement conscience. J'ai mis deux conditions car au début, je ne voulais pas prendre le poste. J'avais déjà fait deux fois le pompier. Mais entre voir et devoir, je ne pouvais pas laisser une équipe de 140 personnes dans la difficulté. J'ai demandé à Renaud G un assistant sécurité sur le poste.

P : Et alors ?

T (T) : La réponse est à moitié tenue. Une assistante sécurité est arrivée, elle revenait d'arrêt maladie mais elle ne pouvait pas aller sur le terrain et faire la nuit.

P : Elle ne pouvait pas aller sur le terrain ?

T (T) : Le médecin avait interdit les déplacements sur le terrain.

P : Les effectifs étaient de 40-80%, vous pouvez visualiser cette difficulté d'un temps partiel quelque part.

T (T) : C'était une difficulté de n'avoir vraiment personne. Mais cela permettait de suivre l'habilitation. On prenait la souffrance et le travail des assistants à notre charge.

P : Il n'y avait pas eu d'assistant qualité comme vous vouliez. Quelle était la deuxième condition ?

T (T) : Un assistant de travail qui est arrivé pour les contrats de travail.

P : C'est-à-dire ?

T (T) : Chaque opération de maintenance est décrite d'un point de vue de l'opération elle-même, le séquençage des engins qui doivent rentrer sur le terrain et la sécurité (savoir qui fait quoi) : organisation d'un chantier de maintenance ou des travaux.

P : On y reviendra. Aujourd'hui, on voit simplement quelle était votre activité au quotidien. Depuis que vous avez quitté vos fonctions en septembre 2014, votre rythme de vie est-il plus équilibré ?

T (T) : Oui, ça a été radical, même si le traumatisme reste très présent. Il ne se passe pas une journée sans y penser. Après les actions post Brétigny, j'ai voulu travailler sur Vigirail et mettre mon expertise au service de ces actions ou celles importantes. Par exemple, assurer que le plan de maintenance et de séquençage soit complètement au regard des référentiels. Cela a également consisté à créer un système avec GMAO. On a distribué à grande échelle des tablettes et des téléphones pour les agents de voie et SE. En plus, on a créé des applications pour écrire quant aux anomalies, avec la date, le nom, qui les a faits et archiver l'ensemble des comptes rendus. Ça m'a permis de me reconstruire et de travailler sur ce genre de choses.

P : Vous étiez détruit ?

T (T) : Il en a fallu plus pour m'achever mais je n'étais pas loin.

P : En quoi vous sentez-vous responsable ?

T (T) : Je n'ai jamais eu ce questionnement en termes de responsabilité. Cela va peut-être paraître choquant mais je ne me suis jamais senti responsable sur cette opération. J'ai réfléchi plein de fois sur ce qui aurait pu être, sur ce qui n'a pas été fait, sur quoi faire. La maintenance doit permettre de s'améliorer, de trouver des choses selon les opérations moins bien faites. Pour revenir à votre question ? Je ne me souviens plus quelle était la question.

P : C'était une question sur la responsabilité.

T (T) : J'ai tourné 1000 fois les sujets dans ma tête.

ALTV (application temporaire de vitesse).

P : C'est le raisonnement qui vous a miné

T (T) : Le questionnement, le sentiment de gâchis peut-être et la catastrophe, vis-à-vis des victimes. Notre métier c'est que les personnes puissent aller d'un point A à un point B en toute sécurité, on est plutôt sûr des procédures (bouclage, redoublage, marges de sécurité). Par exemple un caténaire : quand on a un porteur qui doit pouvoir rester à un certain tonnage, on a une marche supplémentaire au cas où. Les systèmes sont redondants. J'étais sûr de nos façons de faire. Y a les conducteurs, la surveillance, etc. : la protection vole en éclat.

P : Une dernière question. Qu'est-ce que le Vigirail ? Qu'est-ce que cela a donné ? Tous les agents ont-ils une tablette ?

T (T) : Depuis 2015, tous les agents ont un téléphone et le système GMAO a été mis en place. Mais il reste des détails, des difficultés qui existaient avant. Par exemple, on utilisait un fichier EXCEL pour les relevés de maintenabilité, dans lequel on consignait telle opération qui devait être réalisée tous les mois, toutes les semaines ou chaque année. Mais il y a des erreurs car un système humain : parfois, la norme change sans être modifiée dans le fichier. L'ensemble du patrimoine de la SNCF (appareil de voie, passage à niveaux) et les règles de maintenance sont décrites dans les applications. Ce sont la réunion du patrimoine et les règles de maintenance qui s'appliquent.

P : Concrètement, il convenait de faire une famille A, toutes les quinzaines de février par exemple et la famille B...

T (T) : Exactement, c'est l'idée. Il y avait un pas de tournée défini pour chaque type de tournée et qui donnait lieu à un compte-rendu.

P : D'accord. Ce compte-rendu est-il arrivé où ? A la centrale ?

T (T) : Oui, pour tous les infrapôles. Les autres bridages peuvent le voir aussi mais c'est limité à une compétence territoriale.

P : Vigirail est terminé ?

T (T) : Oui, ce programme n'a duré que 3 ans. Dans un premier temps, il concernait l'équipement et deuxièmement, une tournée de surveillance périodique pour vérifier les installations. Il y a aussi un volet comprenant des appareils mobiles, un programme d'applications mobiles, etc. Par exemple, aujourd'hui, pour les passages à niveau, il existe une quinzaine d'applications mobiles.

P : C'est toujours en évolution ?

T (T) : Oui, le processus technique a été développé mais il n'y a plus Vigirail. Désormais, c'est le projet Spot GMA.

P : Monsieur le Procureur, des questions ?

PR : Pas à ce stade.

P : Maître C ?

APC : On est d'accord sur le fait que le témoin ne revient pas ensuite ?

P : Si, le 17 et le 30 mai

APC : Dans ce cas, je vais essayer de rebondir sur les points abordés. Vous avez expliqué que Brétigny était un poste d'une grande exigence, que vous n'aviez jamais autant constaté la nécessité d'un investissement.

T (T) : Si je peux me permettre, pas uniquement sur le secteur de Brétigny, on a aussi Juvisy, Massy...

b. Questions/ réponses entre l'avocat de la partie civile et le témoin

APC : La difficulté c'était l'état de déshérence dans laquelle la prédécesseuse a mis l'unité ?

T (T) : Je n'ai pas parlé de déshérence. Les assistants sur place ont pallié au manque du dirigeant d'unité mais il y avait une forte tension sur eux. Je suis convaincu que les personnes n'ont pas lâché. On a une rupture entre les agents et la DU. Quand on est à la DU, on va voir les personnes, les chantiers : il y a une proximité. Je me suis employé à renouer la confiance entre les agents et la DU. Aussi une rupture entre les assistants et la DU. C'est le problème de management qui a mis une tension dans des proportions très fortes au niveau de l'unité. Mais Monsieur F et Monsieur N ont redoublé de travail pour tenir l'unité.

APC : On reviendra sur une prochaine audience sur les questions liées à l'ordinateur.

P : Le vol ?

APC : Les documents ci-dessus et les modifications. Il ressort qu'il y avait un problème de géométrie chronique, notamment sur les TJD ?

T (T) : Oui.

APC : Vous avez dit que le problème était tel qu'après l'intervention, on restait en VR.

VI (valeur d'intervention) > on n'arrivait pas à gérer la difficulté > réparation systématique

T (T) : Oui, le problème était tel que, même après intervention, on restait en VR (Valeur de Ralentissement) et en VI (Valeur d'Intervention) car on n'arrivait pas à purger la difficulté qui réapparaissait sans cesse. A l'époque, on pouvait au maximum atteindre du VA. Pour rappel, il y a 4 valeurs d'intérêt utilisées à la SNCF pour les mesures et qui ont des implications différentes : la VO est la Valeur Objectif, c'est celle qui est obtenue quand l'élément est neuf ou vient d'être remplacé. Ensuite, la VA est la Valeur d'Alerte. Elle n'a cependant pas de conséquences particulières en termes de mesures et ne fait pas l'objet d'une surveillance spécifique. La VI est la Valeur d'Intervention. A ce stade, on bascule dans le correctif, il faut intervenir ou surveiller particulièrement. Enfin, la VR correspond à la Valeur de Ralentissement. Lorsque la VR vaut 0, on peut aller jusqu'à l'arrêt total de la circulation.

APC : Donc, vous n'atteigniez jamais les VO. Mais vous aviez conscience de cette situation à Brétigny avant d'accepter le poste de DU ?

T (T) : Si je peux me permettre, ce n'était pas que sur Brétigny, j'ai connu des sujets identiques sur Austerlitz par exemple. Il faut bien comprendre que les VI font partie de la vie de l'établissement. Il faut appliquer les règles, surveiller ou corriger, mais on vit avec des VI.

APC : Je voudrais citer votre intervention.

⇒ **intervention 10 176 / 6 - LECTURE** > problème de géométrie et traitement de ces anomalies qui était inférieur à ce qui apparaissait.

T (T) : Je suis parti du constat que l'année A, on avait eu 32 VI et l'année B, 40 VI. Il y avait de plus en plus de VI mais peu d'effectifs ; donc moins de surveillance et pas de traitement des causes (cercle vicieux). L'idée c'était de traiter et de réussir à traiter plus qu'il n'en apparaît pour faire baisser le stock de VI.

APC : **10 176/7 > LECTURE DE LA FIN.**

Le problème était-il antérieur à votre arrivée ?

T (T) : Je me suis permis de relire cette veille technique qui date de mars 2013, par Monsieur F, lorsque Monsieur Fr était DU. Une veille niveau 2 a été faite au mois de juillet et une amélioration est constatée.

APC : Vous dites aussi plus loin **10 176/9 > LECTURE.**

T (T) : Je ne l'ai pas senti quand j'étais adjoint. Le Mauzin passe et un VR tombe, alors je vais voir les équipes en fin de journée. Ils posent un ralentissement pour voir quand ils auront les effectifs. Puis on m'a répondu : faut que ça circule. Je lui dis alors qu'il faut signer l'ordre de circuler et prendre la responsabilité. Il a changé de tête en disant que veux-tu me faire dire ? (discussion avec le prédécesseur). Je suis allé dans mon pôle technique pour parler de la réponse. Ils m'ont répondu que les astreintes seraient appelées et que le problème serait traité. J'ai trouvé la réaction pas adaptée moi qui suis à cheval sur la procédure.

APC : Votre avis sur la traçabilité des opérations de maintenance, notamment sur le secteur de Brétigny ? Quelle était sa qualité ?

P : On y reviendra.

APC : Ça conditionne la suite.

P : C'est un gros sujet.

APC : Je ne pose pas la question alors, le témoin aura le temps d'y réfléchir. Après l'accident, il est question de récupérer l'ensemble des éléments de suivi de la TJ6/9. Quelle est l'ambiance ? Qu'est-ce qu'on cherche ? Où sont les documents ? Ce que vous savez Monsieur.

T (T) : Je n'ai pas les termes exacts de ce qui est dit. Je suis arrivé le samedi matin. On m'a expliqué que Monsieur CH centralisait l'ensemble de la communication. J'alternais entre l'extérieur et le bureau. Le troisième jour, je rentre au bureau et je me sens gêné. Il est question d'une modification de document. J'ai lâché un juron, de quoi il se mêle ? J'ai parlé à Sandrine L. Elle m'a répondu qu'elle était au courant, mais elle m'a dit *"t'inquiète, on va essayer de saisir Monsieur CH pour ne plus embêter les collaborateurs"*. C'est tout ce que je sais. Je n'en ai plus entendu parler jusqu'aux auditions.

APC : Il semblerait, de ce que j'ai lu qu'au moment de la vérification, il y a bien des documents sauvegardés pour attester de la famille B de 2011. Monsieur Passe a expliqué sur son ordinateur. Un souvenir ?

T (T) : Monsieur CH a demandé pour la récolte des documents de contacter l'ancien DPX pour voir si les documents étaient sauvegardés. Il était parti en formation donc c'est le directeur de l'école qui me passe Monsieur P. J'explique la situation. Il a tous les éléments. A aucun moment, j'ai pensé que c'était sur PC. Monsieur P demande où est PC prêté à Laurent. Sujet du vol. C'est là qu'il avait tout sauvegardé. Il n'a pas pu récupérer les documents car il avait tout sauvegardé sur le PC de Laurent.

APC : C'est après la demande de modification d'un document que le PC disparaît ? Ce n'est pas vraiment le PC de Monsieur W, il appartenait avant à Monsieur P.

T (T) : Il faudra demander confirmation mais je pense.

APC : Votre position ?

T (T) : Je ne sais pas si le PC est rendu de main à main. Il y a un répertoire pour le passage des mains. Je ne suis pas sûr que ce soit le même PC.

P : Si le même PC, Monsieur W avait le code. Vous parlez du PC ? Monsieur P avait l'ordinateur dans le cadre de ses fonctions : il change, il le donne.

T (T) : S'il est vieux, il est possible de recommander un nouveau donc ce n'est pas forcément le même.

P : Monsieur P est-il venu à Brétigny ?

T (T) : Oui. Mais il n'a pas pu récupérer les documents sur le PC.

P : Il est venu quand ?

T (T) : La semaine suivante mais je ne suis pas sûr.

P : Monsieur W est parti en vacances. Il dit que le PC a été laissé avec des codes à Monsieur F, soi-disant volé la nuit du 28 - 29 juillet.

APC : C'est à ce moment que vous provoquez la déclaration de vol ?

T (T) : Quand j'ai appris le vol, j'ai demandé au service qui gère l'informatique s'il y avait un moyen de le localiser. Je me suis dit que quelqu'un l'avait pris. On m'a répondu qu'on pouvait si le PC était

connecté sur le réseau. On a fait des recherches mais le PC n'a pas été trouvé. C'est à ce moment-là que Monsieur F a fait la déclaration de vol.

APC : C'était concomitant à la venue de Monsieur P ou aucun rapport ? Quand avez-vous percuté ?

T (T) : Je n'étais pas présent à ce moment.

APC : Vous avez été interrogé par Monsieur C dans le cadre de l'enquête interne ?

T (T) : Oui.

APC : Vous avez dit quoi ?

T (T) : L'histoire du PC m'a vraiment gêné. Il fallait savoir quoi prendre, il y avait plein d'ordinateurs. C'était au moment de la recherche de documents pour les preuves, donc c'était bénéfique pour tout le monde. C'est vraiment étrange. Le PC a été retrouvé après dans un local fermé à clé appartenant à la SNCF. C'est la preuve que c'est une personne de la SNCF car sinon le PC aurait été jeté. Dans la presse, on dit que des choses ont été effacées, cela sous-entend que la personne avait les codes.

APC : C'était quoi votre conclusion à vous ? Vous étiez donc perturbé ? Vous avez pensé quoi ?

T (T) : Que c'était quelqu'un de la SNCF mais c'est étrange...

APC : Vous confirmez qu'il s'agissait d'un local inutilisé, qu'on a dit "*désaffecté*" et donc, que seul le voleur avait les clés ?

T (T) : Je ne sais plus.

APC : Avant un audit, est-ce qu'il est courant que l'on modifie ou que l'on complète des documents ?

T (T) : Je ne parle pas au niveau national mais selon les postes vus. Quand on doit se prendre un carton, on se le prend pour progresser. Le fait de détecter des erreurs doit se voir comme la capacité à progresser. Si on cache, c'est une faute.

APC : Enfin, vous parlez d'une brigade n°2 qui ne travaille jamais la nuit. On en parle aujourd'hui ou pas ?

⇒ **16517**

P : Non, il est déjà 19H15.

APC : J'ai terminé

P : Plus de questions ? La défense ?

c. Questions/ Réponses entre les avocats de la défense et le témoin (T)

(Parole à Me M)

AD : Non.

AD (Me M) : Je me demande simplement si les choses vont se dérouler systématiquement de cette manière. Je veux bien que l'on respecte l'ordre de parole prévu par le Code de procédure pénale : les parties civiles d'abord et la défense qui a le dernier mot, mais faut-il qu'elle soit en mesure de la prendre à un moment utile et efficace. Là, tout le monde est fatigué et mon confrère de la partie civile pose beaucoup de questions. Je souhaiterais, Madame la Présidente, que vous puissiez rappeler à mon confrère le cadre que vous avez défini.

P : En effet, il est préférable de se poser des questions courtes et de ne pas reformuler inutilement les propos du témoin. Il faut dire simplement "*sur le sujet de*" et poser une question précise, surtout quand la déposition du témoin a été longue.

5EME PARTIE DU PROCÈS

P: Nous sommes aujourd'hui dans la 5ème partie sur les fautes reprochées à la SNCF . La prévention est compliquée car listant la problématique des référentiels et contrôles. On abordera les deux autres fautes la semaine prochaine. Il reste dans la partie 3, un certain nombre de prétentions. On abordera le focus A et B (I), on entendra les deux témoins dans l'APM. Tout est encore un peu mêlé.

I/ LES ANOMALIES

P: L'approche faite par les magistrats a été contestée par M. AU les 10 et 11 mai derniers en indiquant que les référentiels mentionnés par le magistrat instructeur. M. AU a insisté fortement sur la différence entre la boulonnerie et les attaches. Pour M. AU, les attaches étaient soumises à des normes alors que la boulonnerie selon SNCF n'emporte pas de norme et le référentiel IN 287 n'était pas directement applicable à la boulonnerie qui mentionne que toutes les attaches doivent être serrées. Ainsi, vu qu'il n'y a pas de normes pour les boulonneries, les agents doivent s'adapter selon les circonstances. M. AU a expliqué le fameux IN 214 que pour l'existence d'un document beaucoup plus pratique pour les agents (Lecture **de la côte 265**). IN 276 concerne le suivi des cœurs et qu'il y a un certain angle sous lequel les aborder. En tout cas, il n'y a pas de norme et les valeurs VO, VA etc. concerne seulement la géométrie, les attaches mais pas la boulonnerie. Étaient principalement cités le IN287 et IN268 par l'accusation côte D 9405 (*lecture de la côte*). Selon le BATT, il est indiqué qu'il y a une ignorance des agents et de la mise en qui n'est pas en conformité avec les boulons.

Je compte revenir sur le point qui vous semblait prêter à confusion, que l'on voit dans la TJD 6/9. Ce n'est pas tout à fait clair car les boulons relèvent du 2ème et 3ème niveau.

S'agissant des témoignages mis en avant, nous avons celui de monsieur R qui a indiqué que les contrôles sur les boulons étaient à la clé. M. DZ avait quant à lui indiqué que la clé comportait chaque nom et qu'il effectuait un resserrage immédiat et que si le boulon était trop serré, il était remplacé (lecture du témoignage en question). Les agents ont indiqué qu'ils procédaient à des remplacements au fil de l'enquête. Donc, si vous voulez venir à la barre M. A pour confirmer l'analyse du référentiel.

1. INTERVENTION DU RP SNCF: M. AU

a. Questions/ réponses Mme la présidente et le prévenu

RP SNCF: Merci madame la Présidente. Je voudrais préciser les questions sur le boulon. La fiche IN 287 sur l'entretien des appareils de voie (voir l'annexe 16 du dossier) notamment la 36-1 intitulé "technologie" (lecture de la fiche). On l'avait déjà dit. La fiche 36-4 sur la "vérification de la boulonnerie en famille B" (lecture de la fiche) mentionne que les boulons doivent être resserrés.

P: Il y avait donc deux sortes de boulonneries, celle d'éclissage et celle des voies? C'est une erreur de norme?

RP SNCF: : non il n'y a pas de normes de serrage pour ce boulon non plus. Dans les relevés, il a pris soin de distinguer les boulons horizontaux. Le cloud est fixé directement sur le bois par ce tire fond, c'est une attache.

P: C'est une attache?

RP SNCF: il fixe le crapaud sur le patin du rail et y fixe la platine

P: ça, c'est la boulonnerie spécifique? (la présidente pose la question en présentant un objet)

RP SNCF: l'expert a bien distingué ces attaches. Le tirefond fixe une platine sur le travers et le boulon fixe une ...sur la platine

P: le verticale, c'est l'IN 297?

RP SNCF: on doit vérifier les boulons de la famille B mais quand on parle de boulon on doit vérifier les boulons horizontaux. Ensuite, on va parler des boulons d'éclissage. Ce boulon rassemble les deux éclisses d'un joint de rail. On a vu qu'il y avait une rondelle qui a une marge de serrage. Ce joint fonctionne sous des efforts dynamiques, ce n'est pas un joint statique. Il est prévu par IN 2950 que les joints démontés et entretenus tous les 3 ans, c'est pareil pour la famille B, on remplace les boulons en fonction du visuel. Lorsque les deux éclisses se mettent en place, il y a un resserrage prévu par IN 5. Avant un prochain démontage, ces deux parties assurent la tenue mécanique du joint. L'usure est très lente, et elle donne un petit jeu aux éclisses et c'est là qu'intervient la rondelle jusqu'à ce qu'elle soit libre de rien. C'est en ça que ce type de rondelle est plus choisi par SNCF, même auprès des express internationaux. En ce qui concerne le couple de serrage, cette partie vous paraît claire ?

P: Est-ce que vous pouvez parler un peu plus lentement pour M. Le greffier au regard de la technicité?

RP SNCF: Il est prévu lors d'un démontage de joint, IN6, dans la vie de l'éclissage, les resserrages sont effectués à la main. C'est la partie historique mais en vigueur mais qui tient un rôle important dans la vie du boulon. Un boulon fini oxydé. C'est en vertu de cet élément qui est d'un court dynamométrique peut avoir une conséquence sur un serrage à la main, que nous pratiquons ce serrage . On a présenté un doc de formation, IN 268; Ce doc (IRH page 5 et suivants), est un exemple, c'est ce que M CH à explique, le mode opératoire est enseigné aux agents opérateurs

P: C'est ce document que vous avez versé au débat la semaine dernière?

PR SNCF: Oui. La bonne action dépend du savoir-faire des professionnels. Si on regarde la page 5 du document, un des points enseignés est de savoir comment s'organise la maintenance des voies d'une part, et d'autre part on enseigne comment se fait l'entretien des boulons. Ce cours se fait en école à Trappes, dont l'ordre de serrage. D'abord, les boulons centraux puis ceux de l'extrémité. c'est le fruit d'une pratique métier. Le monde ferroviaire se construit au fur et à mesure, c'est pour cela que nous ne partageons pas le point de vue des experts qui disent qu'on doit resserrer les boulons tout le temps. On a versé au dossier l'IN 268 annexe 4, chapitre 4 de la page 29.

P: C'est l'entretien des voies avec démontage?

RP SNCF: Effectivement c'est ce que j'évoquais, la vérification qui est fait tous les trois ans

P: (Lecture de l'article 4-2 intitulé entretien des joints avec démontage)

PR SNCF: Donc plus bas, il y a le mode opératoire détaillé et le point 4-2-2 qui dit (...)

P: (lecture de l'article 4-2-2.1 portant sur l'examen).

RP SNCF: Sur la base d'un constat visuel

P: Là, vous parlez du champignon?

RP SNCF : Oui, le champignon est le miroir.

P: (Lecture des côtes 1321 et 1322) “ (...) serrage et boulon de vissage”. À quoi renvoie les boulons intermédiaires?

RP SNCF: C'est le (...) . Là on parle du serrage dans l'ordre que j'ai évoqué, boulons centraux puis boulon de l'extrémité

P: (Lecture du document)

RP SNCF: ça c'est le cas des boulons d'éclissage qui nous concernent. Dans la pratique c'est compliqué de dire aux gens que tel boulon on le sert avec une clé et l'autre à la main

P: le boulon renvoie donc à la clé ergométrique. Est-ce que les agents avaient des clés dynamométriques?

RP SNCF: Pas forcément. On l'utilise autrement. Les mesures d'outillage peuvent varier dans le temps. Il faut donc procéder à des vérifications. Dans la pratique, le serrage à main est le plus utilisé.

P: Et en cas d'usage de la clé dynamométrique, le couple de serrage est réglé à ?

RP SNCF: En principe il est réglé à 20. De notre point de vue, il y a une équivalence. Dans la formation des agents, il y a une sensation du constat visuel, musculaire qui permet à l'agent de constater que le boulon est serré. Dans l'industrie mécanique de nombreux resserrages ont lieu.

P: Que dites-vous lorsque le BATT parle de la norme française?

PR SNCF: M.A à relevé qu'il y avait une norme relative au serrage plus important. On est face à un serrage vivant car il y a une certaine flexion de l'assemblée et que d'autre part

P: justement, vous dites que grippé est la corrosion?

RP SNCF: le grippage c'est lorsque l'oxydation est à un niveau tel qu'on ne peut plus le bouger, avant l'entretien il est possible de mettre du dégrippant pour faciliter le dévissage

P: Le graissage a aussi vocation à pallier cette difficulté là?

PR SNCF: oui effectivement, c'est la **Côte D 12141**. C'est le rapport d'étude réalisé par M D, il évoque dans la phrase du dessous (lecture). Je ne suis pas spé mais je comprends que la référence normative est celle ci, qui est prise dès 20 Newton avec une plage de coups de serrage des habitude des personne on est pas sur un serrage stable, c'est pour ça qu'on fait des révision tout les 3 ans si non y assemblage mécanique bétonné on y touche plus mais ç'est pas ce que l'on fait

P: Si j'ai bien compris, la norme, recommandation SNCF est de 20 newton qui est supérieur à la norme?

RP SNCF: 14 n'est pas maximal mais c'est ce que recommande l'ancienne norme.

P: M.A a appliqué les normes précédentes. Or, nous nous référons aux normes de l'époque. Ce n'était pas cela ma question. La BATT rappelle que cette norme de 4/Newton, la SNCF connaissait cette norme. Cet écart est-il justifié par l'expérience?

RP SNCF: exactement, parce qu'il y a des millions de boulons à utiliser pour ce couple de serrage, et un autre type de serrage ne correspond pas à la masse des essieux.

P: et paradoxalement, la préconisation est une forme de forme, alors que vous dites que cela doit relever d'une sorte de jeu. Il y a de telles contraintes que les boulons et les éclisses peuvent avoir un rôle. Pour assurer ce rôle, on serre fort?

RP SNCF: Parce que c'est un joint qui fonctionne de façon dynamique?

P: Avez-vous d'autres choses à dire au tribunal?

RP SNCF: puisqu'on est sur le doc de M D, il dit quelque chose, c'est le texte en dessous.

P: lecture du document "(...) il est inversible à compter de 9.2 (...) il ne se rompt qu'à une valeur de la tension de 15.71 boulons (...)")

RP SNCF: Il avait présenté au milieu de l'autre constat qu'il a fait. Il n'est pas SNCF mais confirme l'adaptation de ce couple. On a fait travailler d'autres experts. Ce qu'on a changé pour tenir compte de Brétigny dans le montage des joints de la famille B. Pour les appareils de voix on a décidé de les remplacer systématiquement.

P: Oui, on va revenir sur les attaches. M. le procureur des questions sur le boulons?

PR (procureur de la république) : Non

b. Parole aux avocats de la partie civile

Intervention de l'un des avocats de la partie civile:

APC: il n'y a pas de référentiel?

RP SNCF: si il y a IN 68

APC: J'avais cru comprendre que les joints étaient particuliers.

RP SNCF: vous prenez une unité d'éclisse et une entretoise, ils ne fonctionnent pas de la même manière, C'est pourquoi les recommandations sont différentes

APC: pour la partie 36-4 elle ne s'applique pas aux boulons et éclissages?

RP SNCF: oui ça s'applique selon la fiche 36-4

APC: Cela avait été abordé, le terme employé c'est "la boulangerie renvoie aux appareils de voie". Ces trois petits points laissent entendre que la liste n'est pas exhaustive et lorsque je lis la 36-4, à mon sens, les éclisses assurent l'appareil. Je ne vois pas à quel moment on exclut les éclisses ?

RP SNCF: on l'exclut dans le 36-1

APC: On essaye de comprendre comment vous pouvez exclure la définition des serrages, vous dites que cela n'assure pas la cohérence de l'appareil?

RP SNCF: La boulonnerie participe à la cohérence de la maintenance de l'appareil de voie. Par contre, cette fiche concerne bien l'entretien de la boulonnerie

APC: C'est compris c'est une chose. Est-ce qu'il existe un référentiel qui mentionne que les éclisses ont leur propre référentiel?

PR SNCF: oui IN 268

APC: Lorsqu'on voit des boulons détachés, on est pas seulement dans l'entretien mais dans une autre chose. plus tard, le resserrage ressort de sorte IN?

RP SNCF: C'est dans l'IN 312 où il est indiqué ce qu'il faut observer lors de la tournée de la vérification des voies.

APC: Vous m'expliquez qu'il n'y a pas de serrage?

RP SNCF: Quand c'est resserrer, c'est ce qu'on a vu sur le module pédagogique de formation qu'on apprend aux agents de la voie à serrer pour que ça s'approche des 20 newtons.

APC: C'est en fonction des formations en tenant compte de la capacité physique. Vous allez donc suivre une formation distincte selon la force de tel ou tel agent?

RP SNCF: On n'a pas affaire à des machines. Ils sont capables de réfléchir de leur proche chef.

APC: vous ne pensez pas que réflexe naturel et formation soient deux choses distinctes?

RP SNCF: Je n'ai pas cette impression

APC: On demandera. Pour revenir au rapport de M. A, j'aimerais revenir au D12 448 (lecture du rapport de M.A)

RP SNCF: Le joint me paraît important sans exercer une pression importante.

APC : Entre 20 et 24, c'est une augmentation minimale. Donc, un agent qui va faire cela à la force de bras, aura une indication lui demandant de ne pas aller au-delà ?

RP SNCF: La rondelle montre un 1er élément visuel qui montre que tant qu'elle n'est pas tendue, il faut donner un demi-tour supplémentaire. C'est la pratique métier que tout mécanicien doit connaître.

APC: Vous avez dit que la mécanique SNCF n'a rien à voir avec la mécanique générale et aujourd'hui, vous comparez cette même mécanique à la mécanique générale?

RP SNCF: Une fois aplatie, on donne un demi-tour de clé

APC: Cette question de la rondelle, on pourra demander aux agents. On demandera.

P: merci. des questions du côté de la défense?

Avocats de la défense: non.

P: IN 1785 concerne t-il les éclisses autres que les attaches?

RP SNCF: non Madame la Présidente

P: selon vous l'IN 1785 ne concerne pas l'éclissage.

RP SNCF: quand on regarde dans l'ensemble, on définit les normes pour les éclisses, sur les assemblages des rails (Projection du doc). On peut remonter au début avant d'arriver dans un tableau détaillé (lecture des articles). Voilà les normes contenues par l'IN sur les appareils de voies.

P: Si on visionne le tableau, D 14 925 on tombe sur les fameux 40. C'est une vision globale?

RP SNCF: Vous l'avez cité, c'est la partie d'appareil. Là encore, c'est compliqué car les pratiques attachées se font par partie d'appareils, c'est-à-dire aiguillages, par itinéraire parce que la voie déviée de notre TJD 9 est parcourue à 36 KM/ H. Pour vérifier la normalité des trains, il faut vérifier les attaches.

P: Ce n'est pas si rationnel.

RP SNCF: non on peut admettre que sur la partie voie on circule à 20 km/h

P: L'appareil est très court pourtant.

RP SNCF: l'appareil fait 30 mètres.

P: La partie du cœur?

RP SNCF: la partie centrale, vous voyez que les rails sont différents, les rails empruntés par les trains à 9 Km/h.

P: alors qu'on est sur le même appareil de voie?

RP SNCF: Exactement. On voit si on descend sur la ligne intervention deux attaches cassé sur une voie à 200 km est plus dangereux que ceux d'une voie à 100 km/h

P: Elles sont proches?

RP SNCF: Oui, oui elles sont proches. La TJD est l'appareil le plus court. Vous avez les aiguillages de 200 mètres pour les appareils à grande vitesse. On a un patrimoine qui est très bas. Le référentiel s'applique à tous les appareils de la voie.

P: on distingue à la fois les parties de l'appareil et les itinéraires, puis la vitesse maximale autorisée. vous prenez des pourcentages qui se calculent sur un certains nombres d'attaches qui doivent être efficaces? C'est cela?

RP SNCF: C'est efficace.

P: On a 3 catégories d'attaches.

RP SNCF: sur la partie centrale c'est ça.

P: les cœurs de traversées. C'est ce chiffre que je dois prendre comme dénominateur. Sur ces 222 attaches, j'ai droit à un certain nombre tantôt absent, cassé ou desserré. Et ce droit, cette tolérance va en fonction de son chiffre. C'est ce qui va entraîner une réaction plus ou moins importante. Si c'est d'une forte quantité, je suis à une valeur d'intervention, je suis à une valeur de ralentissement. Alors 222 x 40% renvoie au nombre de boulons.

RP SNCF: effectivement, ça ne concerne que les calcul avec les boulons

P: 222 représentent la partie centrale dont on applique les 40% représentant la valeur d'arrêt du référentiel de l'IN 17 85, cela donne 89 attaches classées I (inefficace) ou S (à resserrer)

RP SNCF: oui, il y a un tableau qui définit le nombre de vitesses en fonction du nombre d'attaches inefficace. Lorsqu'on regarde les contacts de M. A sur l'état central de la TJD il a dissocié les attaches de 1er et 2ème niveaux à resserrer ou inefficaces mais il n'a pas dissocié si ça concernait la voie centrale ou pas.

P: Vous devez donc à chaque fois préciser tout cela dans vos conclusions?

RP SNCF: lorsqu'on fait la proportion sur les attaches, on voit que l'appareil est en valeur d'alerte ou d'avertissement.

P: vous vous replongez chaque fois sur A mais le BATT analyse aussi, vous en pensez quoi ?

RP SNCF: Le BATT n'a pas fait sa propre mesure de serrage.

P: Partagez-vous la conclusion telle que présentée dans **la côte 9405 et suivante** (lecture de la côte) ?

RP SNCF: C'est la boulonnerie éclissage, C'est le IN 311

P: En aval, c'est toujours le même cœur, sur la file gauche. Logiquement, ces deux anomalies doivent être comptées (poursuite de la lecture de la côte 9405).

RP SNCF: Ce qu'on en sait pas trop dans ce constat, on ne sait pas si c'est un boulon d'assemblage ou d'éclissage qui est desserré.

P: Pour vous, il y aurait un boulon d'entretoise (ce sont des boulons horizontaux) et 76 d'éclisses?

RP SNCF: non, 76 boulons c'est le global, mais quand, il dit au-delà des 4, il y a 6 autres boulons, il ne fait pas la distinction

P: J'ai 4 boulons d'éclisses dont 2 étaient manquants, 1 était en place et 1 très desserré. Il en resterait 6 au moins qui sont des attaches.

RP SNCF: Non on est que sur les boulons, on ne parle pas d'attaches. Les boulons d'entretoise sont horizontaux mais ils ne relient pas les rails aux travers. Ça fait partie des boulons spécifiques aux appareils de voie, boulon de voie IN 78 et boulon d'appareil IN.

P: Sur ces 10 défauts, aucun ne relève de la norme selon vous?

RP SNCF: aucun ne relève de l'IN 1785.

P: (lecture de la côte).

RP SNCF: oui on ne sait pas. Il faut dire que la partie centrale des traversés est sinistrée, il y a 14 essieux qui sont tombés plus loin, avec tous les chocs de l'attache des boulons, 14 essieux au total. C'est difficile de s'imaginer la violence du choc. Ces constats sont faits avant l'accident, mais il y a des conséquences de l'accident que je ne suis pas capable de définir présentement. Il y a une partie avec des points d'interrogation où doit être défini ce qui était présent et ce qui était défaillant.

P: La page 30 (lecture du point **5.2.3 de la côte 9406**)

RP SNCF: Ce constat est partiellement incorrect. Il faut tenir compte du fait que le déraillement a occasionné des difficultés.

P: (poursuite de la lecture de la côte 9406, 5.2.3)

RP SNCF: le boulon vacillant peut s'échapper de son logement sur les côtés. Il est vertical

P: il se desserre tout seul c'est étonnant.

RP SNCF: la tête en bas est retenue par deux éléments métalliques et est sous l'effet d'un choc aussi violent. Le boulon peut sortir de son logement sans forcément qu'il ait été mal serré avant l'accident.

P: Il serait susceptible d'être inclus dans ces 14 défauts?

RP SNCF: C'est ce qui est compliqué car on ne sait pas exactement si c'est la cause de l'accident. On ne sait pas trop comment M. A a serré et desserré les attaches

P: On termine avec le dernier paragraphe (suite du point **5.2.3 de la côte 9406**), vous partagez cela?

RP SNCF: Je ne suis pas d'accord avec le premier constat. C'est seulement en valeur de rattachement que la sécurité est en cause. On était en 2013, soit l'année précédant une opération de famille B.

P: En 2014, on a eu une opération de la famille B et on a eu une vérification en mai 2013

RP SNCF: M. P a fait la vérification A-1 pour déterminer la quantité de travail. Il n'est donc pas anormal que quand on sort d'une famille B, on resserre. Pendant la durée d'exploitation de cet appareil, il y a des efforts. Tout le principe consiste à faire en sorte que l'évolution ne conduise pas à une valeur de rapprochement. Vous avez une famille B, alors on est au maximum. Cet appareil, au bout de 3 ans, est remis à niveau conformément au principe de fonctionnement. Je ne suis donc pas

d'accord avec les conclusions des experts. On est dans une valeur d'objectif à la sortie de la famille B. Je pense que cela n'a pas été bien perçu ni par l'expertise du BATT ni par les experts judiciaires. C'est normal Mme la présidente, Il est possible d'admettre l'existence de petites défaillances dans la voie ferroviaire qui ne sont pas très graves.

P: Donc par rapport à la limitation de vitesse, selon vous on est en dessous de la limite permanente de vitesse ?

RP SNCF: Exactement, il y a plein d'autres appareils de voie. C'est l'avis de l'infrastructure. On remet tout en valeur d'objectif pour toute la valeur.

P: Mais vous savez que ça fait écho de ce qu'a dit M. S. C'est dingue, c'est comme si on était tout le temps dans le Burn out à ce stade.

RP SNCF: Je pense que M. L fait référence à l'état technique et aux composantes. Les soucis principaux des agents concernent plus la géométrie.

P: Juste IN114 c'est le truc bleu qui concerne la géométrie et les attaches.

RP SNCF: ce petit aide mémoire destiné aux agents selon la prescription générale aux agents), les agents de la voie sont recrutés de manière simplifiée.

P: ça concernerait tout?

RP SNCF: oui, quand le personnel a un temps mort ou avant une intervention, il a le temps de potasser et de lire sur l'intervention qu'il vont faire.

P: Des questions à M. AU?

PR: non

Intervention de Me BARREAU (à vérifier l'orthographe):

Me B: à quoi sert un boulon ou pourquoi concevoir un boulon qui peut se desserrer?

RP SNCF: Je n'ai pas dit ça, je dis simplement que la tête est située dans un logement qui n'est pas serré. vous avez la platine sur le bois.

APC: j'imagine qu'on ne donne pas des noms en anticipant des accidents?

RP SNCF: je ne connais pas l'origine exacte de ce terme une fois serré il ne bouge plus, mais il a cette mobilité même serré.

APC: S'il s'appelle boulon lent

RP SNCF: oui s'il y a un micro déplacement des rails, il doit d'adapter mais si c'est minima.

APC: Vous ne savez pas très bien. C'est tout pour moi

P: on va passer à la faute de ma mauvaise exécution des parties A et B.

II/ LA MAUVAISE EXÉCUTION DES FAMILLES A ET B

1. les critiques portant sur les vérifications de la famille A

a. Parole à Mme la présidente:

P: En fait, c'est assez simple. Les points envisagés seront de savoir comment les juges sont entrés en possession de la famille A de la TJD. Et le retard apporté sans omettre la qualité des familles. En résumant, il s'agit d'un simple examen visuel mais avec l'auscultation du cœur au marteau. en famille A, c'est que du visuel. Dans ce cadre, les enquêteurs ont pu avoir des documents de la TJD 6/9. La réglementation prévoit que les documents doivent être conservés pendant 6 ans. La particularité, c'est qu'il faut remplir une fiche de vérification de famille A. Les enquêteurs ont alors pu récupérer les fiches jusqu'en 2013. Néanmoins, ils ont demandé le cahier de maintenance, la fiche des années 2010 n'étant pas présente, on a obtenu cette famille. Ce qui a permis de relever la compétence de M. B. La partie auscultation des cœurs n'est pas mentionnée. Lorsque la SNCF a été entendue, il y avait des soupçons (Lecture), il paraît étonnant que ces fiches soient perdues.

On a toutes les familles A désormais. Le problème véritable résulte d'une dérive du calendrier et l'auscultation au marteau. On sait que ces familles A doivent être effectuées à Brétigny de façon annuelle. Sachant que ce qui intéresse le plus les enquêteurs, c'est qu'ils ont constaté le respect du contrôle en novembre 2012 et après le déraillement. Les enquêteurs se sont posé la question. Il y a eu cette dérive vers novembre 2012. Lorsque M. F indique à la page 12 (**lecture de la côte 7870**). On a l'impression que Brétigny était en fin de vie et que sa recommandation était (lecture). M F a constaté que sur l'intégralité du secteur de Brétigny, 78 familles A ont été organisées sur le site. Dans la veille technique de niveau 2, il est relevé (lecture) On se rend bien compte que ce sont des tables. M P a expliqué que (LECTURE), on voit bien qu'en 2011, on a dépassé de 1 an de janvier 2011 à novembre 2012. On a vu qu'il y a eu des aléas de production et M. C a expliqué que ce n'est pas normal qu'il y ait peu d'entretien sur un secteur où il y a plusieurs appareils de voie. On le faisait quand on voulait en termes d'organisation, avec moins d'un an d'écart. M.D dit que peu importe la dérive, la visite suivante doit être faite dans l'année qui suit et non dans les 12 mois qui suivent. (lecture).

La deuxième critique est la qualité d'exécution de la famille A, mais il y avait déjà une critique sur l'exécution en générale. M B considérait qu'il n'y avait pas de problème. M F stigmatise 2 éléments: la problématique du personnel RH et la problématique de la formation. Sur ces familles A., M.F expliquait qu'il n'y avait pas de suivi régulier des côtes, défauts d'interprétation des agents, et mal relevés. À l'appui de cette critique, il y a un message de M. A qui écrit à M. C. La problématique de la l'auscultation de la boue des cours, il n'y avait aucune trace. M W à préciser cela. dans la vieille technique du 3 février 2011 en annexe 99 (**lecture**). C'est mentionné à cet annexe "non renseigné", on ne sait donc pas si ça a été fait ou pas.

Me MY : vous êtes sur qu'elle annexe?

P: (diaporama, annexe TJD sur la vérification et déclarations diverses) On aura deux enquêteurs aujourd'hui. En survolant leur déclaration M. B agent Brétigny de 2013 à 2016 explique avoir une formation sans en avoir eu recours. M. L admet que les jeunes ne connaissaient pas ces pratiques, que pour lui, ces familles A étaient pratiquées. M. E quant à lui affirme y recourir de moins en moins. M. B explique que pendant un moment "on n'avait plus de marteau". (lecture de l'annexe susmentionnée).

P: M.AU souhaitez-vous intervenir sur la famille A?

RP SNCF: Merci Mme la Présidente. Vous avez cité les actions des familles A prévues à l'annexe IN 961. En ce qui concerne les dates, un cycle d'un an était prévu pour la planification annuelle des familles A. Remarquez au passage que même si nos référentiels ont permis de reproduire des fiches de plus de 6 ans. Il serait intéressant de revenir sur la fiche du 22 novembre 2012 afin de voir ce qui a été fait lors de cette opération (**Côte D 4362 _ commentaire de la côte par le RP SNCF**). Après intervention, on est arrivé à 993 comme valeur. Grâce à la famille A, il eut une modification. Je prends cet exemple pour illustrer le rôle d'une famille A. les autres côtes de la CJD, à savoir la côte du libre passage sont inscrites, ensuite, le 2ème corps de croisement qui a été décidé par les régions a été repris. M. P a validé la famille A le 4 décembre 2012.

P: A quoi renvoie l'anomalie figurant sur ce tableau?

RP SNCF: Il faut s'assurer que cette règle est bien calibrée. Chaque outillage a fait l'objet de vérification métrologique. Ce cadran permet de valider. Après cette date, la règle est inutilisable de sorte qu'il faut tout reprendre.

P: c'est en référence au chariot utilisé ?

RP SNCF: Oui

Me MY: il faut partir au document D178 à D183.

RP SNCF: Pas d'avarie visible en bas. On a l'auscultation des marteaux. Cette dernière famille A comporte la mention des cœurs, ainsi que la constatation R. HS.

P: Cela paraît étonnant.

RP SNCF: Puis- je emprunter l'élément de rail qui est sur votre bureau?

P: C'est à vous, vous pouvez.0

RP SNCF: L'auscultation consiste à laisser tomber un marteau pour écouter le son. Deux caractéristiques permettent de relever une fissure, à savoir d'une part le son et le rebond. Pour qu'une fissure soit détectée par ce biais, il faudrait qu'elle soit significative. Une fissure de 10 millimètres est absolument indétectable par le marteau. La dernière vérification de fissure date du 30 août. La famille A aurait pu détecter une anomalie si à cette date, une fissure s'était propagée. allant du morceau de l'âme ayant constitué le scellé. Cette auscultation s'est réalisée sans détection d'anomalies. Cette auscultation a bien été faite et le compte rendu le prouve sauf qu'aucune fissure significative ne permettait de détecter l'anomalie. La procédure de limitation de vitesse s'applique à partir de 200 millimètres.

P: 200 millimètres, vous dites?

RP SNCF: Oui,

P: C'est énorme, n'est-ce pas énorme? il n'y a pas de référentiel?

RP SNCF: Il y a une référence sur le IN 276. Ce que je dis c'est pour attester que la fissure mesurée était minimum c'est pour ça que le pas de vis prescrit par l'expert est d'un an. Pour l'auscultation l'opération était le démontage annuel, l'auscultation de la boue de cœur permet de détecter les fissures non prévues mais qui ont déjà bien évoluées.

P: une importance surtout plus visible?

RP SNCF: L'auscultation est plus pour l'aspect visible. Je dis que le suivi de cette fissure était assurée par les visites annuelles. L'auscultation au marteau permet de voir les fissures qu'on ne voit pas. Déjà, il faudrait que ces fissures soient plus significatives. La dernière auscultation susceptible d'avoir une importance dans notre dossier a été faite selon le document présenté.

P: On a fait le tour ?

RP SNCF: On avait des témoignages (lecture de la D 12057). Quand tout va bien vous écrivez rien, vous n'écrivez que quand il y a une anomalie, d'où la discordance entre les agents qui font la famille A; on peut critiquer ce manque de traçabilité qui crée le doute. Mais de mon point de vue c'est plus une faiblesse des agents, il ne pense pas forcément à écrire que ça été fait mais que ça n'a rien donné. Il y a bien une formation qui apprend aux jeunes à réaliser cette auscultation. M G le faisait également. En conclusion cette pratique est nécessaire et à réaliser dans les familles A. Cela ne joue pas un rôle dans le suivi de la fissure et que l'auscultation du 22 novembre 12 a été réalisée par M B.

P: VIGIRAIL entraînait quoi?

RP SNCF: de ce point de vue on applique la même procédure. Il peut y avoir une interprétation des référentiels qui ne doit pas dépasser 14 mois entre les deux familles.

P: 14 mois entre deux familles?

RP SNCF: C'est pour les agents de terrain. Un agent de terrain m'a d'ailleurs confirmé qu'en 30 ans, il avait rencontré une anomalie une seule fois en 30 ans.

PR: Est-ce qu'il y a un système informatisé susceptible de présenter des facilités?

RP SNCF: oui

PR: Je n'ai pas trouvé de fiches expliquant comment remplir ces documents. Il n'est pas indiqué dans les référentiels la procédure à suivre pour remplir ces documents?

RP SNCF: ça a accéléré une démarche de digitalisation des constituant du réseau engagé, qui fait partie d'une base de données, et dans le cadre des actions VIGIRAIL on a développé des application nommée NOMADES qu'on amène sur le terrain, les agents ont en leur possession. c'est une amélioration en temps et en heure. S'agissant de l'auscultation, les agents ne peuvent pas. Tant qu'il n'y pas de vérification de la famille A

PR: J'ai une autre question, vous avez fait référence à une cécité lors de l'exécution des familles (annexe 13). Il était indiqué "pensez à ne pas oublier". Pourquoi est-ce que les agents qui ont fait cette famille A, n'avaient-ils pas les fiches contenant les avaries du cœur?

RP SNCF: honnêtement, je ne sais pas s'ils les avaient ou pas

PR: dans la procédure, il avait été mentionné que les fiches n'étaient pas à leur disposition.

RP SNCF: On revient à la problématique des gestions de papiers. Si vous sortez la fiche pour la remettre à un agent qui va sur le terrain, vous avez la chance que la fiche ne revienne pas. Les dirigeants préfèrent conserver leur document plutôt que de les donner à l'agent qui fait des visites.

PR: Pensez-vous que cette recommandation soit logique?

RP SNCF: disons que si l'avarie est visible, l'agent quand il fera la visite, peut les connaître par avance, et l'inconvénient c'est qu'ils disent qu'on ne doit pas chercher.

PR: Je suis d'accord, (inaudible)

RP SNCF: je comprends votre question, l'articulation des boues est problématique. J'en suis fortement convaincu c'est trop petit pour être détecté. Elle ne permet pas de détecter l'erreur de codification de la boue.

APC: Certains affirment avoir récupéré leur fiche de peur qu'elles ne soient récupérées par d'autres?

RP SNCF: A cette époque là tous les agents n'avaient pas accès.

APC: Vous dites que certains agents avaient peur d'ouvrir leur fiche?

RP SNCF: les fiches d'avaries sont classées dans le dossier de cœur, en cas d'absence, il y a des reproches. Les dirigeants ne voulaient pas confier leur fiche de peur de ne pas les voir revenir. Et là on ne parle que des familles A.

APC: Donc, plutôt que tout le monde ait accès aux fiches, il y a une limitation de l'accès, cela ne vous paraît-il pas dépourvu de logique?

RP SNCF: Non si l'avarie est visible, l'agent dans sa famille A l'y renseigne. Le fait d'avoir une fiche peur lui faire négliger d'autres défaut sur le cours, quand il n'a pas de fiche, il doit tout regarder.

APC: Pour revenir sur la question du marteau, ma question est de savoir si entre ces deux seuils et à partir de quel moment peut-on constater l'efficacité?

RP SNCF: ça, je ne pensais pas. Il n'y a pas de norme. On peut l'entendre en fonction de la disposition de la fissure. C'est une auscultation qu'on fait tous les ans. c'est plus un système de vérification de fissure importante.

APC: Il y a une foultitude d'opérations. On ne peut donc pas vérifier l'efficacité?

RP SNCF: Moi je ne peux m'avancer sur un chiffre, il n'y a pas que la longueur qui compte, il y a d'autres éléments.

APC: Une partie de la boue s'est sauvée?

RP SNCF: Et bien,

APC: si l'auscultation est efficace sur des surfaces de 20 centimètres?

RP SNCF: les fissures ne se font pas maintenant, dans ce type d'acier. D coup l'auscultation marteau permet de vérifier s'il y a une anomalie grave, on demande etc. c'est un dispositif complémentaire car le dispositif est celui de 3 ans

APC: Vous avez expliqué que les familles A peuvent être faites sans interception. Qu'en n'est-il des familles B?

P: Nous en parlerons cet après-midi, mais vous pouvez répondre.

RP SNCF: Il n'y a pas de démontage. Si un train survit, des agents dégagent et reprennent une fois le train passé.

b. Parole aux avocats de la défense

(Intervention de Me. MY)

Me MY : ce ne sont pas des questions mais des observations ; deux choses: 1. M. A R a été entendu au D7824 expert en soudure et en cœur. Sur la problématique de ce qui est détectable ou non, il affirme que (lecture). L'ordonnance de renvoi en page 313 concernant les fautes simples commises dans la survenance de l'avarie, notamment le paragraphe 1 sur l'exécution des familles A indiqué à la fin du 2ème paragraphe (lecture du document). M. P a affirmé "*c'est n'importe quoi, j'ai toujours utilisé le marteau*" (lecture des déclarations de monsieur P). Il y a un nombre d'agent qui disent avoir été formés et que d'autre ne connaissaient pas

RP SNCF: Je voudrais confirmer les propos de Me MY (Interprétation de la page 21 de l'annexe 3, IN 276 du dossier 3.1 intitulé "*fissure longitudinale d'about d'un cœur éclissé*").

P: "portée, remontées d'éclissage", qu'est ce que c'est ?

RP SNCF: Portée d'éclissage supérieur" renvoie au-dessous du champignon (explication pratique avec l'objet posé devant Mme la Présidente).

2. Sur la famille B

a. Parole à Mme la présidente

P: Les vérifications de la famille B, l'assemblage des joints ordinaires avec des montages. La durée de conservation est éternelle. Ces vérifications se déroulent en deux temps selon IN 287 annexe 16. Ces deux opérations qui étaient sur la sélecte, notamment la plus récente, une famille B en 2014. Il y avait 71 familles B à faire, programmée. A priori, à la veille de l'accident, il était fait le constat qu'aucune famille B n'avait été faite sur l'UO (les 4 secteurs). Il y a eu une difficulté pour les enquêteurs de retrouver les appareils de voies pour les TJD. Deux questions vont se poser en 2011 et 2013. (**lecture de l'annexe et de son résumé**)

Le cœur de ces appareils de voies est fissuré depuis 2008. Les enquêteurs du déraillement de BSO se sont penchés dessus. Ils ont cherché ensuite à reconstituer l'effectivité de cette famille B.

Intervention du témoin M.R

P: Bonjour M. On s'est vu le 25 avril dernier. Rappel des droits du témoin (faire des déclarations spontanées, répondre aux questions) Je vais vous demander de me dire vos nom, prénom, âge, profession et domicile

T: Je suis né en 1971?

P: êtes-vous ou étiez-vous parent ou allié ou au service de l'un des prévenus ou de la partie civile? Si oui qui

T: oui j'ai travaillé pour la SNCF

P: Pendant combien d'années avez-vous travaillé pour la SNCF?

T: J'ai travaillé de 1994 à 2016.

P: Jurez-vous dire la vérité, toute la vérité et rien que la vérité ?

T: il y a toujours eu beaucoup de boulots. J'ai même dit à mon épouse qu'un jour, il y aurait une catastrophe. Malheureusement, c'est arrivé.

P: pourquoi il y avait beaucoup de boulot, pourquoi une catastrophe?

T: Parce qu'il y avait toujours de la danse ?

P: on parle bien de la TJD 6/9 est qu'il y avait d'autre problème

T: A l'époque le problème se concentrait.

P: vous vous souvenez de quand vous avez fait ce remplacement

T: Non,

P: pourquoi ça ne tenait pas

T: Il y avait pas mal de danse.

P: pourquoi c'était ainsi?

T: Il existe différentes tailles de boulons, avec du citron.

P: est ce qu'il y avait des règles particulières pour les attaches et les boulons

T: Pour les attaches, il y avait des normes normalement.

P: ça veut dire quoi normalement ? Les boulons des éclisses étaient-ils aussi soumis à une réglementation, une particularité, des tolérances?

T: Je ne sais pas, je ne saurai vous dire.

P: D'accord

T: On tapait sur la tête des boulons.

P: Et vous changiez de vice ou pas ?

T: Pas forcément

P: Quand vous seriez trop, ça abimait?

T: oui

P: parce que vous seriez trop fort, les entreprises, elle resserrait les boulons ?

T: A la pause oui. Je commençais avec la petite clé de 38. La clé de Schultz ne passait pas, c'est trop gros.

P: Au début vous prenez quoi ? Quand est-ce qu'on cassait la tête?

T: On prenait la grande clé à la place.

P: Pour vous c'était davantage les attaches qui posaient des problèmes ? Est- ce que ça avait un lien avec la danse ?

T: 4 à 5 ans.

P: Est ce que vous avez vu une évolution? Est- ce que vous étiez plus nombreux et aviez vous plus de territoires?

T: Oui, à l'époque on avait des brigades, sanitaires, de dépôt, le poste C.

P: à l'époque en 2013 au moment de l'accident?

T: Il y avait le même territoire et la même superficie.

P: comment expliquez vous que vous soyez moins nombreux, il y avait moins de travail ?

T: Pareil, je faisais plus du train de travaux.

P: Racontez-nous un peu ce que c'est que les trains travaux?

T: On prend la draisine, on prépare le matériel, les rails, les traverses. On alimentait les chantiers.

P: C'est pour alimenter les chantiers, vous travaillez le jour ou la nuit?

T: On travaillait la nuit pour apporter le matériel aux collègues sur les chantiers.

P: d'accord. Vous transportez le matériel pour vos collègues qui font des chantiers?

T: A l'époque il n'y en avait pas. On prenait les barrages qu'on remettait sur la voie.

P: c'est quand on changeait les traverses de jonction double.

T: Non

P: Est ce que vous faisiez des familles A?

T: Non

P: Est -ce que vous faisiez les contrôles avec le marteau ?

T: Très peu car la plupart du temps, il y avait des sortes de spécialistes qui s'en occupaient. notamment M. B.

P: On vous a formé à repérer une fissure, à l'école ?

T: Oui à Trappes.

P: Est-ce que vous avez détecté des fissures grâce aux autres trucs?

T: Non,

P: Quand est-ce qu'on démonte les éclisses, c'est en famille B ?

T: Oui, je suppose.

P: Ce que je ne comprends pas c'est que quand on démonte des vices, ce n'est pas de la graisse qu'il faut mettre, mais du l'éthanol ?

T: Déjà, avant de nettoyer la graisse, il fallait rechercher l'existence ou non d'une fissure.

P: Le rouge Orgeolet, ça vous dit quelque chose ?

T: Non

P: Bon, vous ne faisiez pas des famille A? est ce que vous faisiez des famille B

T: Non, on en faisait pas.

P: Est ce que vous faisiez des comptes rendus, des tournées, si oui avec quoi?

T: Avec deux ou trois sortes de boulons.

P: vous ne faisiez ni famille A, ni famille B, vous saviez combien de temps ça prenait ?

T: Non, on ne sait pas le temps que cela mettait

P: Quand vous faisiez des tournées est-ce que vous avez des annonceurs ?

T: Oui, un.

P: vous en faisiez souvent des tournées de surveillance?

T: ça dépend.

P: Vous aviez toujours un annonceur?

T: Oui

P: On nous a dit que certaines personnes pouvaient faire des tournées sans annonceur?

T: J'ai vu une personne le faire mais c'était en voie de service.

P: On nous a dit que les dirigeants pouvaient faire des tournées tout seul?

T: Non

P: Vous étiez sur quelle brigade

T: Grillage, à la brigade 1.

P: en gêné vous étiez 8 à 9

T: Nous étions 9.

P: Combien de gens fallait- il dans la journée pour faire le travail ?

T: C'était très variable. C'est rare de garder un chantier toute la semaine.

P: Pour l'instant vous avez un annonceur avec M P. Pour les familles B vous disiez que les montages dépendent du dirigeant d'unité?

T: Je ne m'en souviens pas.

P: Et vous avez dit "avec RRFF c'était de la merde" pourquoi? C'était difficile?

T: Je ne me rappelle pas.

P: Et vous étiez d'accord avec M H **Cote 12298**. M le PR des questions?

(Parole à l'avocat de la partie civile)

APC: Pouvez-vous faire un éclairage sur les pratiques sur le terrain ? sur la question des Famille B vous vous souvenez s'il était effectué de jour ou de nuit ?

T: Je ne me souviens pas du tout.

APC: vous ne vous souvenez pas si les démontages étaient le jour ou la nuit ?

T: en principe c'était plus le jour que la nuit.

APC: à votre époque. Dans votre audition, vous avez déclaré faire les Fam B de jour sans interception de la circulation. ça vous remémore quelque chose

T: Tout dépend de l'endroit où ça se passait.

APC: est ce que pour effectuer des famille B de jour sans interruption ça engendre des difficultés dans les contrôle ou c'est pareil

T: Je ne sais pas, je ne sais pas vous dire.

APC: Il a la question de la boulonnerie et du serrage, comment vous procédez pour resserrer un boulon, pour changer un boulon?

T: On monte les clous, on change les boulons, on met la rondelle dans la graisse et on serre.

APC: Vous serrez au début à main nu ?

T: Non, on le fait avec un objet mais parfois, on rapproche la tête avant de la resserrer.

APC: comment vous saviez que c'était suffisamment serré ?

T: On le savait lorsque c'était serré.

APC: Vous le serrez au maximum, vous avez un gabarit assez costaud. Est-ce que ça vous évoque quelque chose de vous repérer à la rondelle ?

T: Il n'y avait pas de rondelle.

APC: Est ce que dans votre processus de repérage ça vous servait de repérage?

T: On serrait à fond afin que cette rondelle ne bouge plus.

APC: Est ce que vous saviez combien de temps il vous fallait pour contrôler une TJD

T: Non, je ne sais pas.

APC: Quand vous constatez un bout manquant, est ce que vous procédez à un remplacement et resserrer les vices et les boulons?

T: Oui, on avait la sacoche avec le boulon.

APC: Est ce que vous vous souvenez de comment se déroulait votre tournée avec l'annonceur

T: Je regardais la voie et l'annonceur regardait la fin.

APC: Vous avez déclaré que vous étiez sur la voie 1 et l'annonceur 1bis et au retour vous sur la voie 2 et lui 2bis. vous confirmez cela, est-ce que vous contrôliez la voie bis par moment ?

T: Oui, je regardais les deux voies parfois.

P: on parle des appareils de voies.

T: Je regardais la voie ou la TJ.

P: A ce moment-là l'annonceur fait votre travail. Il regardait la TV à côté ?

T: A Brétigny, il n'y a pas d'appareils.

P: la diagonale ? elle est au poste ? Vous avez oublié ?

T: Je m'exprime mal. L'annonceur regardait les trains pendant que je regardais la TJ.

P: vous ne vous souvenez pas de combien de temps prend la surveillance d'une TJ

T: je ne sais pas, entre 20 à 25 minutes.

P: Il y a environ 200 attaches, c'est beaucoup

APC: est-ce que ça peut vous paraître cohérent d'inscrire la mention OK sur un fiche, sachant que l'anomalie est toujours présente

T: Non, je ne me rappelle pas.

APC: Parce que là encore, vous dites avoir inscrit OK alors que le problème persiste, est-ce une norme? vous répondez oui (**côte D 4444**), est ce que vous saviez si d'autres agents procédaient de la même manière?

T: Je ne sais pas non.

APC: On peut se demander si la norme est devenue une anomalie?

T: Je ne peux pas vous le dire.

APC: Vous évoquez, concernant le contrôle au marteau, est-ce que les jeunes y avaient recours?

T: En principe, c'était le chef de brigade.

APC: Ok les plus anciens. Est-ce que vous vous souvenez du niveau de maintenance à Brétigny.

T: il y a eu un problème de Austerlitz avec le champignon. Il y a une limitation du texte jusqu'à attendre le renouvellement. Les appareils étaient remplacés normalement, je suppose mais je n'avais pas la charge de cela.

APC: Vous évoquez une diminution d'effectif, est-ce que ça vous permettait de réaliser une maintenance satisfaisante ? Auriez-vous besoin d'autre moyen ?

T: C'est toujours bien.

APC: en D 12301 vous dites (lecture de la côte)

T: On en faisait plus.

P: du coup ça rendait la maintenance inefficace.

T: C'est ce que je pendais. Je ne sais pas.

P: en D 12 194 (lecture)

T: J'ai peut être dit cela mais je ne m'en souviens pas.

APC: vous ne revenez pas sur ces propos , je me permet de vous poser la question parce que mon confrère Me M en défense, à cite que vous avez été l'un des agent à déclarer le moins de problème

T: Je n'ai aucun souvenir.

(Parole à un avocat de la partie civile)

APC: c'était quand

T: Bien avant.

APC: quand il y a eu le déraillement vous avez parlé à votre femme, que lui avez-vous dit?

T: Je lui ai dit que ça m'a fait très mal.

APC: Vous vous êtes dit quoi avec votre épouse ?

T: ça allait.

P: Il faut nous expliquer M, vous avez dit que ça allait or lorsqu'il s'agit d'un accident on a mal?

T: Tout ce qui se passait sur la TJ qui dansait.

P: pourquoi pensez-vous que sur cette voie, il devait y avoir des catastrophes?

T: Je ne sais pas.

(Parole à la défense)

(Intervention de Me V)

Me V. : Je rebondis sur une question de Mme la présidente. Vous avez été entendu au mois d'octobre 2013. (lecture D'4444) ‘ ‘ avez-vous le souvenir d'une absence de boulon sur l'appareil de voie C6. 8 et 9’’. Quand vous faisiez une tournée en l'absence de boulon, que faisiez-vous?

T: S'il n'y avait plus de boulon, on en cherchait.

Me: Que faisiez-vous?

T: On revenait tout de suite.

Me: Vous êtes en train de dire que vous n'avez jamais achevé une tournée périodique sans jamais avoir remis des boulons?

T: J'ai toujours mis les boulons.

Me: Vous souvenez-vous des tournées et des parcours?

T: Poste A, oui.

Me: Après la TJ du poste A, quel est le parcours?

T: À peu près 3 kilomètres à pied.

Me: entre le poste A et le prochain appareils de voie, il y a 3 km à pied, c'est du linéaire, il n'y a plus d'appareil à inspecter ?

T: le retour était pareil

Me: quand il fait beau est-ce que vous vous souvenez de la visibilité ? si je vous dis qu'elle est d'au moins 900m?

T: la visibilité n'est pas top. Excusez-moi, de l'autre côté, elle n'est pas bien.

Me: quand vous êtes sur le poste A et que vous regardez vers St Michel, comment était la visibilité quand il fait beau ?

T: 900 je ne sais plus.

Me: Est-ce que vous vous souvenez de votre réponse à cette question posée par les policiers (Côte 4446). (lecture de la réponse) Je vous lis votre réponse: "*ça va faire bientôt 30 ans, je n'aurais jamais pu imaginer cela à Brétigny. Pour moi, le travail était bien fait*". Il a une petite contradiction avec votre autre déposition. Vous faisiez bien votre travail, bien remplacer les boulons?

T: je suppose que si je l'ai dit, c'est que oui.

Me: A qui faites-vous allusion lorsque vous parlez de la "hiérarchie" de qui parlez vous entre M.P ou M.D?

T: de M.D.

Me: merci beaucoup, je n'ai plus de question

P: Merci Monsieur pour vos réponses et d'avoir accomplir votre devoir civique

Prochain témoin (M. E)

P: Bonjour Monsieur, merci d'être venu, il faudra parler fort et dans le micro. Vous avez été cité comme témoin par les avocats de la partie civile qui estiment que vous pourrez aider le tribunal à comprendre. Il faudra me dire votre nom, prénom, âges, domicile, profession.

T: 1er janvier 1948, retraité.

P: êtes vous ou étiez vous parent ou allié ou au service de l'un des prévenus ou de la partie civile? Si oui qui

T: Je ne sais pas qui sont les prévenus. (explication de ce qu'un prévenu) J'ai été salarié de la SNCF. Je l'ai été de 1974 à 2015.

P: vous allez jurer de dire toute la vérité et rien que la vérité ?

T: Je le jure.

P: la loi prévoit que vous avez la parole, c'est à vous de parler.

T: Je n'ai pas reçu de convocation mais j'ai reçu des papiers de l'huissier de justice.

P: ce papier vous dit que le procureur reproche au prévenu d'avoir commis 15 fautes qui ont eu pour conséquences l'accident notamment, les familles A et B, le défaut d'attention reproché à la SNCF concernant la géométrie de la voie et bien d'autres. A vous de nous parler de Brétigny et le temps passé.

T: J'ai passé 15 ans. Quand il y a eu l'accident, j'étais au Maroc. C'est mon fils cheminot également qui m'a informé de l'accident. J'étais choqué.

P: Ce qui nous intéresse, c'est de savoir pourquoi il y a eu un accident

T: De mon niveau, je ne connais pas les causes exactement. Mon travail était contrôlé derrière. J'étais le plus petit d'un point de vue hiérarchique. Je suis un petit, comme les autres.

P: Spontanément, que pouvez-vous nous dire?

T: C'était une zone à risque car il y a toujours du travail. En plus, j'étais dans la brigade 2 au sud.

P: Vous avez été entendu 2 fois, une fois en décembre 2013 et une autre fois en 2015. Vous souvenez-vous?

T: Non,

P: Voulez-vous que je vous repose les questions?

T: Oui,

P: Pour les tournées, était-ce avec ou sans annonceur?

T: Pour travailler, il faut des annonceurs.

P: on nous a dit que des gens faisaient des tournée sans annonceur

T: J'en ai entendu parler.

P: vous connaissez des gens qui pouvaient en faire, on nous a dit que les dirigeants pouvaient les faire quand ils étaient APS.

T: Les bureaux de DPX étaient proches.

P: est ce que vous vous souvenez des familles A

T: Oui, un tout petit peu.

Vous en avez fait ? Elles se font de nuit ou de jour à BTH

T: Les familles A se font de nuit.

P: Combien de temps prenait la famille A ?

T: ça dépend de ce qu'il y a à faire.

P: il n'y a rien a faire juste à regarder

T: non, il y a des relevés.

P: Et ça vous faisait ça la nuit ?

T: oui

P: Avez-vous eu recours à la méthode de l'auscultation tendant à mettre des coups de marteau s'agissant des familles A ?

T: je l'ai appris en travaillant à l'école à Trappes.

P: vous le faisiez ?

T: oui, je le faisais.

P: Est-ce que cette méthode marchait?

T: Parfois oui, parfois non.

P: On nous a dit que ça ne servait pas à grand-chose

T: Si le sons est important

P: le rail fissuré, est ce que la fissure doit être grande ou petite ?

T: Je n'ai jamais détecté une fissure.

P: comment vous saviez comment c'était? on nous a dit que c'était compliqué avec les bruit du train

T: Ce n'était pas très bruyant.

P: Est-ce que vous vous souvenez du nombre d'appareils, de Brétigny?

T: non

P: ça c'est la famille A concernant la famille B vous vous souvenez, il a démonté les éclisses ?

T: Avec les miroirs.

P: et l'organale rouge et blanc, vous connaissez le produit?

T: je n'ai jamais utilisé ça

P: D'accord M.W nous dira si c'est normal ou pas. Donc? vous vous occupiez des familles B et démontez les éclisses ?

T: Je n'ai pas eu recours à cela.

P: vous étiez quand même chef d'équipe?

T: c'est pour rendre service à tous les chefs, je n'ai jamais refusé un travail.

P: Pourquoi vouliez- vous rendre service?

T: C'est mon travail. Si je ne connaissais pas, je posais des questions.

P: le 15 avril 2013, il y avait un compte rendu de tournée, (annexe 35 partie 2).

T: Pour le compte rendu, est-ce que je peux le voir? Parce que je n'y étais pas mais il a été signé par quelqu'un à ma place.

P: qui l'a signé à votre place ?

T: je ne sais pas

P: vous avez dit (lecture des déclarations)

T: Ce lundi matin, j'étais en prise de nuit pour la nuit du lendemain.

P: c'est un chef, vous êtes aussi un chef M.

T: C'est mon supérieur.

P: il a fait la tournée à votre place, il devait vous demander l'autorisation.

T: S'il m'avait demandé, je lui aurais refusé.

P: il vous a rendu service, il a fait une tournée à votre place.

T: Comment cela il m'a rendu service?

P: vous étiez de garde la nuit, vous ne pouviez pas faire la tournée le matin donc il vous a rendu service.

T: Les tournées sont normalement programmées une semaine en avance. Je n'étais pas programmé

P: Il est là le document, votre nom est marqué. Je ne comprends pas quand vous dites qu'il y a votre nom mais vous dites ne pas avoir été programmé pour faire ça.

T: Je n'étais pas programmé pour faire cette tournée.

P: Il y a deux solutions: soit il l'a fait pour vous, soit quelqu'un d'autre l'a fait et il a mis votre nom.

T: ça je ne saurai le dire.

P: vous percevez quelque chose en plus quand vous faites des tournées comme ça ? c'était votre travail.

T: oui

P: Quand vous faisiez les tournées, vous marquez toujours RAS ?

T: Ce n'est pas ma signature à droite.

P: Comment saviez-vous que quelqu'un la fait à votre place?

T: C'est quand le policier m'a présenté le compte rendu, que je l'ai su.

P: Ça ne va pas parce que vous dites être allé dans le bureau de monsieur W.

T: Oui, c'est de retour de l'audition avec les officiers que je l'ai su. Et c'est après que je me suis rendu au bureau de M. W.

P: Là c'est logique. Vous n'étiez pas content.

T: Je ne l'étais pas.

P: En côte 12004 (lecture)

T: Oui

P: Vous avez indiqué que pour les familles B il fallait remplir tout les case, vous vous marquiez tout bien

T: Non,

P: à l'époque on vous a demandé combien de temps pour contrôler ou faire une famille; vous avez dit (lecture de la côte 12004)

T: ça dépend des points de circulation, de beaucoup de choses.

P: vous aviez dit une chose et son contraire (lecture des propos du témoin)

T: oui c'est l'agent qui la fait qui l'a marqué

P: vous avez dit (lecture de la déclaration) après on vous pose la question, les auscultations au marteau des bouts de cœurs était pratiqué, vous répondez oui mais pas pour tout le monde.

T: Oui, moi je marque.

P: Et vous avez dit que cette fissure ne pouvait être remarquée que par un d'éclissage. Bon vous explication sur la famille B ne sont pas claire, on va passer aux questions.

PR: PAS DE QUESTION

Parole à Me FA.

APC (Me FA.): Nous souhaitons vous entendre au tribunal du fait de votre pratique et de vos actions, ce fameux jour du 15 avril. Voulez-vous donner plus d'explications ?

T: Cette tournée n'a jamais été réalisée par moi.

APC: Est-ce que vous saviez que c'était la première fois que vous voyiez cela ?

T: S'il n'y a pas de travaux, on récupère la feuille du programme. Quand on fait le programme le jeudi ou le vendredi pour la semaine.

P: le travail à faire pour quoi ? M.W vous donne le travail pour la semaine.

T: Pour la semaine. Je ne peux pas les juger.

APC: vous avez une diff entre M.P et M.W ? Parce que vous en avez connu des DPX

T: Je ne peux pas les juger.

P: Est ce que vous aimez votre travail?

T: Oui, j'aimais mon travail, je faisais comme prévu. Le reste, c'est au chef d'en juger.

APC: quel sentiment ça vous procure ?

T: ça me choque.

APC: j'ai des questions concernant votre pratique sur le terrain.

T: Dites-moi, si j'arrive à répondre, je le ferai.

APC: Sur la question du serrage de boulon, est ce que vous vous souveniez comment vous vous y preniez

T: Sur une éclisse, en cas de constatation de l'absence d'un boulon, on le remplace tout de suite.

P: vous êtes sûr que vous le faisiez tout de suite

T: je ne laisse pas un boulon cassé. On peut parfois remplacer un boulon le matin et le retrouver cassé le matin.

T: En ce qui me concerne, oui.

P: Comment vous faisiez pour constater qu'un boulon était desserré ?

T: On a toujours une clé à boulon. On tape sur la tête du boulon.

Donc si le boulon avait du jeu vous le serez de toutes vos forces avec la clé 38?

T: Je serrais jusqu'au bout de toute mes forces.

P: la question de vous aider d'une rondelle ?

T: Quand c'est ouvert, il faut fermer en laissant un peu d'ouverture, ne pas serrer trop fort, ne pas l'écraser.

APC: Quelle est la conséquence lorsqu'on serre trop fort?

T: La conséquence si on serre trop fort, ça peut casser le boulon.

APC: est ce que c'est pas paradoxale entre le fait de serrer et le fait que ça s'écrase

T: Je ne sais pas trop.

APC: est ce que vous avez un commentaire sur votre situation à Brétigny, ou de manière générale?

T: Le poste A à Brétigny a toujours été un poste à risque car il y a beaucoup de travaux à faire, de serrages.

P: Au poste A il y toujours des problèmes ?

T: oui, même les experts l'ont dit

P: Ils ont dit quoi les experts ?

T: J'ai entendu ce sont les éclisses qui se sont retournées dans la fente du cœur.

P: vous savez ce qui se passerait pour la TJD 6//9?

T: Je ne peux rien dire pour cela.

P: l'éclisse c'est soulevé car il manquait 3 boulons sur 4 voici pourquoi l'éclisse c'est retourné si non il ne devait pas y avoir l'accident et oui, c'est vous qui étiez chargé de serrer les boulons?

T: je ne sais pas quoi dire sur ça.

P: M.R dit qu'il en changeait au moins 10 par jour.

APC: Avez-vous le sentiment d'une pérennité?

T: si je me rappelle bien , la tournée se faisait toutes les semaines, tout le monde le faisait. c'est pas toujours la même personne qui fait la tournée.

APC: on essaie de comprendre parce que beaucoup d'agents ont déclaré l'existence de beaucoup de problèmes sur Brétigny.

T: Il y a la vitesse

APC: La vitesse est une cause, mais quelle est la conséquence?

T: La conséquence c'est l'économie, ils ont mis beaucoup de temps pour remplacer ces appareils.

APC: pour vous, cela a eu des conséquences négatives? Pouvez-vous nous le dire ?

T: À Brétigny dans le temps il y avait 3 brigades une 20 de camps, c'était moins du travail

P: On nous a dit que ce sont les machines qui faisaient tout. Et qu'il y avait des infras longues, des sous-traitants, des employés temporaires.

T: le travail était toujours le même. Nous on ne travaille pas on les surveillait parce qu'ils ont un chantier pris en mains, on ne touche à rien, on travaillait loin

P: Vous travaillez tous?

T: On surveillait

T: c'est pas toujours au même endroit ou un travaille

APC: c'était bien ou pas bien ?

T: je n'ai pas d'avis

APC: ça vous prenez du temps de contrôler ces entreprises

T: oui

APC: est ce qu'il faisait bien leur travail, il fallait parfois passer derrière eux?

T : s'il y avait du mauvais travail on le leur disait ou on le faisait remonter au chef

APC: vous avez dit en cote 12011

T: Brétigny comme je l'ai dit, était abandonné.

APC: ce qui m'interpelle c'est "laisser à l'abandon".

T: Il y a avait beaucoup de travaux à faire.

P: laisser à l'abandon c'est vraiment ne pas s'occuper de ça, est ce que c'est vraiment ça

APC: Est-ce que par laisser à l'abandon, vous vous référez à la situation des agents?

P: On a retrouvé un SMS en disant " *c'est la merde à Brétigny, ça pète dans tous les sens. Il reste encore tellement de boulots, que je suis épuisé* ".

T: la zone de Brétigny c'était un peu n'importe quoi

APC: donc il faut plus d'effectif

T: peut être

APC: pour vous si la zone de Brétigny n'avait pas été laissée à l'abandon la catastrophe aurait été évitée .

T: je dis peut être

APC: je n'ai pas d'autres questions merci.

Autre avocat de la partie civile

APC: Vous avez dit que Brétigny est une zone à risque. Est-ce que la vitesse du train devait être indiquée ?

T: La vitesse....

APC: La formation des agents à Trappes vous semblait-elle suffisante?

T: de temps en temps

APC: Si quelqu'un ne voulait pas aller à la formation en raison de la distance, avaient-ils le droit de ne pas y aller?

T: oui

APC: Concernant le travail de nuit, le travail de nuit est-il le même que le travail de jour?

T: C'est difficile, la nuit on voit moins

APC: J'ai cru comprendre que votre fils était cheminot.

T: J'ai deux fils. Mes deux fils sont à la SNCF

APC: vous en êtes fiers

T: s'il n'était pas cheminot qu'allaient-ils faire?

APC: ils le sont par vocation?

T: ils sont comme moi

APC: que pensez-vous du fait que vous soyez convoqué à ce procès ?

T: Ils savent que je n'ai rien fait.

P: Ce n'est pas cela le problème.

T: l'accident est arrivé en juillet, je n'étais pas là.

P: Et alors c'était votre lieu de travail mm si vous étiez en vacances.

P: Quand vous faisiez les contrôle des familles A vous partiez avec la fiche de suivi des cœur.

T: Oui, S'il y a des fissures, on trouve une solution, s'il n'y a pas de fissure, on marque RAS.

P: En famille A quand vous aviez des cœurs avariés, vous partiez avec la fiche ?

T: oui il y avait des visites qui étaient prévues donc

P: Vous avez donc la fiche de suivi de cœur. On nous a dit que les dirigeants ne voulaient pas. Vous la donniez donc pour ne pas la perdre ?

T: J'ai toujours une copie.

P: Vous avez parlé de vos deux fils.

T: oui

P: Vous êtes aujourd'hui venu avec votre fille. Est-elle cheminote aussi ?

T: non elle travaille au Ministère de la justice.

P: cette fois-ci, c'est vous qui êtes fier

T: oui

Parole aux Avocats de la Défense

(Intervention de Me MY)

Me MY : vous avez 26 ans, avez- vous commencé votre parcours à Juvisy ?

T: En 74, j'étais à étampes puis Juvisy, Orly, Juvisy et Brétigny.

Me MY : Vous étiez chef d'équipe au grade d'auxiliaire AGDD.

T: oui

Me MY : vous étiez à la brigade 2 même si on a compris qu'il pouvait avoir des mélanges

T: A la brigade 2 de Brétigny.

Me MY : Il pouvait y avoir des mélanges, on l'a bien compris.

T: oui

Me MY : Vous étiez chargé des tournées périodiques.

T: certains le faisaient mais il arrivait que je le fasse aussi.

Me MY : vous aussi ?

T: Oui,

Me MY : on vous a entendu **cote D 4482**, la Présidente vous a dit que l'éclisse c'est retourné il manque 3 boulons.

T: Comment ont-ils su qu'ils manquaient trois boulons?

Me MY : on s'interroge car, vous, les chefs d'équipe vous passiez souvent sur les voies ; on vous a demandé si c'était fréquent qu'il manque des boulons.

T: s'il y avait un manque, il fallait le faire sur les champs, je n'ai jamais laisser un boulon.

Me: Vous avez dit, (dans la côte susmentionnée) *"pour répondre à votre question (...) en général, il manque un boulon ou les autres desserrés. Je ne me souviens pas avoir vu d'éclisses manquantes"*.

T: en 45 ans, j'en ai jamais vu

Me MY : en 45 vous n'avez jamais eu d'éclisse manquant et plusieurs boulons manquant, vous ne vous souvenez pas de l'avoir constaté.

T: jamais, j'ai jamais dit cela.

Me MY : ça prouve qu'à Brétigny sur Orge, il y avait bien des boulons

T: oui, toujours des boulons.

Me MY : Vous avez été convoqué 2 ans plus tard. La première fois, vous avez été entendue par une femme, la deuxième fois par un homme.

T: Oui

Me MY : On vous a posé des questions sur le démontage des éclisses pour surveiller les fissures, vous saviez qu'il faut le faire. Il y a des experts cœurs qui viennent faire les vérifications, on vous a demandé s'il était possible de démonter une éclisse 2 jours.

T: Non

Me: Est-ce que c'est démonté une éclisse pour monter en journée?

T: Oui,

Me MY : en **côte D 12014**, On vous avait demandé si un arrêt de la circulation était sollicité ?

T: Non

Me MY : vous avez dit (lecture) "... juste après le passage d'un train"

T: juste après le passage d'un train.

Me MY : on vous a demandé s'il était possible de demander une entretoise éclisse

T: Oui, on ne démonte pas comme cela une éclisse. Pour le faire, on demande un intervalle.

Me MY : vous avez oui mais qu'il fallait une entorse avec le poste. Le juge a demandé aux experts ils ont dit non, or vous dites oui

T: oui, c'est possible, il faut l'intervalle.

Me MY : M. A Eric, vous l'avez connu ? c'est bon camarade sérieux ?

T: Oui, c'était un bon travailleur, c'est un franc

Me MY : est-ce que vous n'avez jamais vu qu'il manquait des éclisses, le fait que se retourne au passage d'un train, est ce que ça vous paraît plausible ?

T: J'ai des doutes sur le fait qu'une éclisse perde 3 ou 4 boulons.

Me MY : Quand vous interveniez, vous aviez un annonceur ?

T: Oui j'ai toujours eu un annonceur.

Me MY : et quand vous aviez des boulons à remplacer, vous le faisiez ?

T: quand on fait des rondes on a toujours des boulon

Me MY : Avez-vous les moyens de faire votre travail ?

T: Oui, on travaille.

P: Pas d'autres questions? merci d'être venu. Je vous propose une petite pause.

b. Intervention de M. W

Il a reçu tous les prérequis. Pour faire ces opérations, on a besoin d'un mainteneur. Il y a une formation associée. Au niveau de la brigade, on faisait en sorte que ce soit le CEV, soit son agent. Il n'y a pas de précision vis à vis. Ça correspond à la tendance. M. L est un agent récent qui, pour moi, n'était pas habilité. A la brigade, il y avait trois agents. Ce sont eux les mainteneurs qui ont la capacité de faire ce travail. Concernant les familles A, elles ont été réalisées en 2012. Quand je suis arrivé en poste en 2011, je me suis donné pour objectif, la réalisation de ces familles. On va pouvoir changer en contre rail. C'est la famille qui déclenche pour la prochaine famille A. On avait l'habitude de se dire qu'il faut qu'on rattrape. Les familles A, présentaient 100%.

Pour l'auscultation, j'ai participé à une famille A parce que j'avais accompagné M.B qui devait pratiquer 2/ 2 (...). On avait parlé lors d'une réunion de sécurité cas aspects. Il n'y avait pas d'alerte vis-à-vis de cette auscultation. Pour la gestion documentaire, elle était chargée par Christophe. Il vérifiait que tout est amorti. Quand j'ai eu ma veille en mars, je n'avais pas connaissance de tout ce qui avait été fait. Si je n'avais pas échangé avec Christophe avant, je n'aurais pas pu donner les bons chiffres. C'est pour cela, qu'on ne voit pas apparaître bon nombre. On a des postes et ces données là ne se donnaient pas. Pour la gestion documentaire, on faisait le retour des comptes rendus, la gestion des défauts, on faisait passer au pénal ou au DPX. On revenait sur les éléments. Du coup, pour les familles A/B en 2013, on constate 0% des faits. Le chiffre qu'on a donné tout à l'heure, soit 60 m'a choqué car ça ne peut pas être à Brétigny. Tous les ans, on faisait des familles B. En tout cas, c'est pour dire que c'était fait à la fin mai.

P: les comptes rendus ?

M. W: les comptes rendus de l'agence logistique. Ils sont tenus entre la fin mai et le début juin. Sachant qu'ils avaient réalisé ça chaque nuit. Il était à peu près 66H. Dès qu'il y avait des bois à remplacer, 6 agents par 8H/ nuits.

P: pour une famille B?

M. W: oui. C'est l'interprétation faite. d'ailleurs à Brétigny.

P: De quelle appareil et quand?

M. W: début juillet. Pour donner un point de précision, on prend l'intégralité. On n'a pas assez de réformes. Souvent, on l'utilise pour monter, déserrer. 38 de 75 centimètres. C'est ce qui fait que sur les tissages concernés, les agents ont du mal à vicer... Concernant le produit, il est à priori utilisé par les soudeurs d'arc ou des agents qui font des inspections et confirment les fissures. Néanmoins, j'avais un carnet qui me permettait de noter et de répondre aux questions des agents. Le petit outillage, on pouvait le résoudre rapidement. Estragon. Vendredi 14 octobre.

P: c'est l'organole?

M. W: oui, c'est cela. Après j'ai souvenir qu'une fois que tout était mêlé, ça pouvait nous arriver de faire du branchement à l'avance. Tous les trains étaient toujours articulés. On chargeait tout en sachant que la fissure était plus profonde que ce qu'on pensait. Le 15 avril 2013, le compte rendu de cette tournée est perdu. On n'a jamais reçu, dans ce cas, j'en ai parlé. On m'a informé que c'était fait, n'ayant pas ce compte rendu, j'ai rempli ce document de tournée que j'ai renvoyé. Je l'ai rempli et laissé pour que la personne qui ferait la tournée signe. Je ne pouvais pas remplir le document pour un travail que je n'avais pas fait.

P: qui est-ce qui a mis le nom ESSAC?

M.W: Je ne sais pas qui l'a fait. J'avais envoyé ce document à la brigade 2. C'est un agent de la brigade 2 qui devait s'en occuper. Ce n'est pas moi.

P: vous aviez dit qu'il était très remonté de ce fait.

M.W: je lui ai dit ce compte rendu, c'est moi qui l'ai rempli.

P: (Commentaire de la Côte 212 portant sur la tournée). Était-ce un tiers habilité qui l'a fait ?

M.W: je ne m'étais pas posé la question.

Me V. : je ne suis absolument pas convaincu qu'il ne soit pas question de M.H Au cours de sa première déposition, et que les policiers lui demandent, il dit je n'ai pas le souvenir d'avoir fait ceci ou cela. Il ne dénie pas la signature. C'est ensuite et avant de revenir devant les fonctionnaires qu'il dénie la signature.

P: projection des deux signatures.

APC: (L'avocat de la partie civile conteste les propos de Me V. sur la conformité des deux signatures).

M.W: C'était un coup de fil au poste afin de dire qu'on va intervenir. C'est un concept un peu différent comme dans la vraie demande. En effet, ces demandes sont parfois formulées.

P: Dans quelle circonstance vous pouviez?

M.W: les familles B, ça nous arrivait après constatation d'une zone sèche de procéder à un assemblage.

P: Ce n'était pas le seul cœur. Je n'ai pas tous les éléments.

APC: Les renseignements faits au préalable étaient fondés sur quoi?

M.W: Je crois que le 18 avril est la date à laquelle j'ai fait le compte rendu.

APC: cette fiche a disparu, vous contactez un agent qui vous dit qu'il n'y avait rien en tournée. Vous la remplissez en amont sur la base d'une autre source ? C'est l'un des agents qui vous a dit qu'il n'y avait rien de particulier sans vous donner de détails ?

P: Du coup quelqu'un qui n'était pas habilité a pu intervenir?

M.W: je ne me serais pas figé sur un agent.

P: Est-ce que vous avez la preuve que la tournée a été faite ?

M.W: non aucune

APC: Si je comprends bien, vous avez rempli la fiche en vous fondant sur des souvenirs du lendemain?

M.W: oui,

APC: ça pouvait arriver ce genre de perte de fiche?

M.W: je n'ai pas le souvenir de cette feuille c'est peut-être arrivé mais je ne sais pas

APC: Mais si M.H n'avait pas piqué de "crise", on l'aurait pas su. Plus aucune question.

P: Merci M.W. c'est Monsieur AU qui parle ? D'accord

Intervention RP SNCF

RP SNCF: Merci Mme la présidente. Sur le plan particulier des familles A et B, pour revenir sur le premier propos de monsieur W, il veut dire que tous les agents ne font pas la même chose. Ce point explique pas mal de choses. Lorsque les 18 agents de Brétigny ont répondu, des agents étaient disparates. Certains ont répondu sur des tâches qu'ils n'ont pas réalisées eux-mêmes et d'autres ont répondu au contraire sur des tâches réalisées directement. Parfois les réponses varient selon la formulation. En ce qui concerne les familles A, vous avez bien relevé Mme la présidente que toutes les familles A ont été bien reproduites. Quant aux questions de calendrier, l'esprit de cette période était de le faire dans une année civile. Ces opérations de maintenance ont été réalisées correctement. Je vous conduis à la Cote **D 20099**, sur la fiche intitulée "*entretien d'appareil de voie*" contenant la liste des travaux réalisés sur cet appareil (**explication de la côte 20099 par le RP SNCF**).

P: M.P a dit que le valideur de la SNCF n'était pas d'accord.

RP SNCF: des dizaines ont été remplacées juste pour la partie de la voie. La décision de remplacement a bien été prise en 2012 pour tout remplacer en 2016 (**continuation de l'explication**)

P: On ne sait pas si c'est de jour ou de nuit.

RP SNCF: c'est de nuit, toutes les familles B se font de nuit car ça implique de desserrer des joints, et ça inclut des opérations de démontage, etc. (**explication, famille B de 2008**). Puis la visite préalable des familles B de 2010, **côte D 4365 (explication)**. Concernant la famille B de 2011, la fiche a été perdue mais on a fait une note qu'on a transmis aux enquêteurs, c'est la **côte D 1892**. On n'a pas détaillé la fin du travail organisé mais l'examen du temps de compte rendu unique donne entre 74 et 85 heures. On a analysé le temps passé à démontrer pourquoi il y avait une différence d'appréciation avec les enquêteurs. Puis la côte **D 184**, la fiche de vérification de M.M la SNCF affirme à travers ce

document. Les contrôles de la famille B ont été réalisés à part la lacune du manque d'impression de la famille B de 2011. En ce qui concerne les tournées à pied, il faut imaginer le vol de compte rendu généré par ces tournées tous les 15 jours. On peut remettre en cause la signature mais il y a eu des tournées à pied en 2013 (**listes des tournées**). Quel que soit les circonstances dans lesquelles, la tournée du 25 avril a été réalisée, elle suivait le planning. Il y a la revue de conformité de cet appareil de voie qu'on n'a pas regardé, cette revue vise à donner de l'assurance sur tout le parcours, vis à vis des risques spécifiques liés à la chaleur, toutes les dispositions sont prises et sont réelles.

P: On est sur la **Côte D 192**.

RP SNCF: (explication de la côte D 192) Toutes les décisions sont prises pour démontrer qu'il y a une fiche spécifique pour les appareils de voie. Sans rentrer dans tous les détails, le ballast calle. Il faut que les profils soient conformes. On vérifie la conformité des entretoises. Les régions craches, il y en avait pas sur cet appareil, on n'entre donc pas dans l'appareil. Les premiers joints ont été vérifiés, les joints pémérifits. Cette tournée prévue par le référentiel IN 412 a été faite par M R. Sur ce qu'on vient de voir on assure à la SNCF que les opérations de maintenance de cet appareil de voies ont été effectuées. Je reviens à la discussion qu'on a eu sur la cause réelle de démontage de l'éclissage. Les enquêteurs ont dit que les éclisses étaient défailtantes depuis au moins 3 mois avant l'accident, ceci est contredit par les éléments matériels qui sont au dossier. C'est l'un des éléments qui nous fournit que la cause de l'accident n'est pas reliée à ce facteur et que l'origine de ce désassemblage est cherchée ailleurs.

P: Merci M. AU, des questions?

PR: Oui, je voulais revenir sur tout ce que vous avez démontré. Il n'y a aucune fiche de famille B. Nous ne disposons que des fiches de la famille A.

RP SNCF: pas du tout, les fiches que nous avons affichées c'est le même fichier imprimé en A- et rempli en année A.

PR: Sur toutes les fiches, on est sur une année A ou une année A-1?

RP SNCF: On ouvre la fiche en A-1

PR: elles sont ensuite complétées. En réalité, c'est ce que nous avons à disposition, il faut comparer ce qui est comparable. Ce sont les travaux exécutés.

RP SNCF: Quand il y a la date du 19.2, c'est l'année.

PR: Toutes les fiches sont comparables c'est ce qui a été contesté et vous êtes arrivé à une plage de 76 à 85 heures de maintenance.

RP SNCF: c'est 1/5ème de l'heure.

PR: J'ai du mal à comprendre le calcul qui a été contesté, comment vous arrivez à expliquer cette différence ? J'ai quand même le sentiment qu'on est sur des zones plus importantes.

RP SNCF: Non, dans les familles B on avait recensé les temps de travail. On avait vu qu'il y avait deux voies.

PR: Ce sont les mêmes données de fiche de maintenance en fiche de maintenance, pour moi c'est assez comparable.

RP SNCF: pas forcément parce qu'il y a des tâches qui sont spécifiques à des familles B. Il faut quand même démonter les rails.

PR: Le contre rail c'est celle de 2000.

RP SNCF: Après ce n'est pas mathématique, merci de le dire.

PR: je ne suis pas certain que ça soit plus mathématique, je pense que ça dépend de ce qui est véritablement fait.

RP SNCF: Sur l'exemple, M. Le procureur, si vous voulez ramener un écartement, cela revient à dire qu'il faut faire les rattachements, retirer le rail, repercer selon l'état du bois. Alors que s'il vous reste juste à resserrer, il n'y a pas besoin de remplacer le bois.

PR: je comprends. Je pense que le choix d'une famille B moyen c'est qu'on va pouvoir doser sur le chiffrage.

RP SNCF: Oui effectivement, vous avez raison.

P: j'ai une autre question, je me suis replonger, et nous avons un lien à D54, est ce que Brétigny était bien conservé?

RP SNCF: Brétigny est en Ile de France, j'aurai donc du mal à nier.

PR: (lecture de la Côte 7821)

RP SNCF: C'est fait par les équipes pour définir et avoir un niveau de régularité des trains d'île de France.

PR: Vous avez un peu plus bas, un paragraphe (lecture du paragraphe) est-ce que par rapport à tout ce qui est fait comme vérification, sur Brétigny il y a eu des écrous ?

RP SNCF: Ces types d'écrous concerne la boulonnerie spécifique aux appareils de bois parce que lorsque vous mettez un écrou, vous serrez et ça bloquent le train. Cet écrou frein reste statique et donne l'impression que le jeu est créé. Il convient à des freins, des boulons qui ne bougent pas une fois serrés. Ce n'était pas le cas des assemblages. Les clous d'un boulon d'écussage doivent pouvoir être resserrés.

PR: Encore une fois, on est dans une rubrique spécifique , mais ce n'est pas tellement clair.

RP SNCF: Je comprends M. Le procureur. C'est pour cela que c'est mise entre parenthèses. Si un ou deux sont resserrés, il y a une alarme qui nécessite une intervention immédiate. On suit spécifiquement l'appareil de bois.

P: Des questions ?

APC: Est-ce qu'il est autorisé de réaliser des démontages d'écussage de jour sans interception?

RP SNCF: 2 jours ou 3 nuits, un train en principe ne doit pas circuler sur une voie démontée.

P: Est-ce qu'il est possible de procéder à un démontage?

RP SNCF: Il faut savoir car l'agent s'assure que le train est en approche.

PR: C'est quoi "l'intervalle"?

RP SNCF: Oui, c'est une ancienne appellation employée par M.H.

APC: S'il y a accord, un joint pourra être démonté ce qui n'est pas le cas en cas de désaccord?

RP SNCF: sans accord on ne peut pas démonté un joint.

APC: aucun référentiel qui évoque la question du démontage ?

RP SNCF: si, il y l'IN 114

APC: Vous autorisez en fait?

RP SNCF: Oui, mais le joint n'est pas totalement démonter il y a au moins un ou deux boulons.

APC: Oui au moment où le train passe?

RP SNCF: oui

P: Je parle des agents qui agissent sans interception.

RP SNCF: au minimum.

Intervention de la défense

(Parole à Me MY)

Me MY : (Projection de la Côte 18393) pour faire deux observations : le temps de travail doit être corrigé, c'est ce qui a été dit dans le paragraphe précédent. Ce qui fait que la moyenne pour les 100H de travail et 127 après pondération arrivait à 87.7. La seconde observation c'est que dans le temps chronométré par l'huissier, 67 heures,8, nous avons bien indiqué que le temps n'avait pas pris en considération un certain nombre de diligences ce qui nous a permis d'affirmer que 20% des heures devaient être ajoutées. En fonction des opérations, on a comparé ce qui pouvait être comparable. Ce sont ces deux interventions que je voudrais faire à l'issue de l'observation du Procureur sur l'information à postériori.

P: l'audience va être suspendue

M.W: je voulais juste revenir sur les côtes, **Annexe 45 partie 2 page 25/60**. J'ai trouvé l'intervention des agents, avec les interventions réalisées. Plus tard, ça devient M. Etienne. C'étaient des rapports réalisés dans un 2^{ème}ement par l'agence.

P: Qu'en est-il des remises?

MW: ça doit être dans la partie 3, page 42.

P: Merci. Demain on aura des témoins. Demain on parle des cœurs donc on est dans le sujet.

I. SURVEILLANCE DES COEURS

IN 276 SURVEILLANCE COEUR MANGANÈSE POUR APPAREIL DE VOIE (ANNEXE 3 du 5 juin 2012)

INTRODUCTION

P: L'enjeu de la SNCF est de détecter les éventuelles avaries. On voit par l'auscultation, de vérifier que les défauts ou avaries ne sont pas apparus. La surveillance ici ne concerne pas uniquement les fissures. Le logiciel ARMAN COEUR est le logiciel de base qui recrute les cœurs, avec à côté le TEF cœur censé être alimenté par les avaries détectées par les agents voies détectées par des processus de transmission de façon à détecter une descente sur le terrain. Dans ce logiciel, on a la FA (fiche d'avarie) qui renvoie à une sorte d'ordonnance qui indique le traitement à suivre. Pour les familles, il incombe de partir avec cette fiche sur le terrain, ce qui a été allégué par M. ESSAC. En effet, il a affirmé se rendre sur place avec cette fiche FA qui permet de renseigner le cœur en question et la partie croquette permet de localiser l'avarie et est validée par une localisation voie. En cas d'avarie, l'expert doit vérifier. Dans l'attente de son attente, des contrôles ont lieu. Lors de son passage, il remplit la fiche, indique l'urgence en cas de réparation. On se souvient qu'en lien avec la traversée, la file droite, il existe un numéro particulier, un cœur qu'on va suivre afin de voir s'il a été suivi. Dans cette partie aujourd'hui, il existe un certain nombre de documents à exploiter. C'est le cadre de pratiques professionnelles. In concreto, il y a eu des critiques émises par l'accusation dont d'une part, les dérives constatées lors de la prospection et d'autre part, le cœur (11301 de la TJD) avec les points d'interrogations et des questionnements plus spécifiquement concernant ce cœur. On abordera ces deux volets de façon globale.

S'AGISSANT DES DÉRIVÉES DANS LA PROSPECTION DU COEUR

P: Il a eu des controverses lors des interventions concernant l'auscultation au marteau. Cette controverse a été justifiée par le niveau de formation puisque les agents a priori auraient été tous formés à la pratique des auscultations mais sur le terrain, ils étaient en mesure d'ausculter, certains le faisaient en pratique, c'est le cas de M. E. et de M.R. On verra ce que dira M. G. et M. L. a mentionné l'avoir fait régulièrement.

De façon globale, s'agissant de la prospection, ladite visite imposée par le référentiel IN 276, *in concreto*, M M. a corroboré l'opinion de certains agents qui, quand il descendait, faisait confiance aux agents qui l'avaient détecté. M. B. a mentionné que *“ lorsque l'avarie est constatée, un agent vérifie la réalité de l'avarie, une affiche est remplie sur le DESCOEUR, le cœur est avisé qui informe le TA. Avant sa venue, on décide de voir s'il y a d'autres cœurs malades. Lorsqu'il vient, il examine certains cœurs et décide du changement ou non. En ce qui concerne l'avarie, il établit un cycle, les visites se font tjrs avec des annonceurs. Lorsque je l'ai accompagné, on n'a pas demandé à démonter les éclisses. C'est un agent de brigade qui s'en occupe ”*. M. P. a affirmé qu'il ne lui a jamais été demandé de démonter les éclisses.

On sait qu'un train peut passer sur un éclissage très rapide. Le démontage de ces éclisses n'est pas évident. Les fissures sous éclisses ne sont qu'une partie de ce que nos cœurs doivent présenter. Les

fissures d'une éclisse ne sont pas les plus fréquentes. Lorsqu'on lui a posé aussi la question, M.A. a indiqué que *“ cela demandait un démontage des trains, ce qui est impossible de jour. Je pense que ce sont les agents de bureau qui le font. Nous, on intervient de façon visuelle. Une avarie simple c'est plus aisé mais plus lourd cela nécessite une interception ”*. Ces déclarations ont été confirmées par un autre agent entendu. M. C. Il a aussi dit que ces visites étaient faites de moins en moins. M. P. a indiqué que c'est possible mais l'agent doit le faire avec des boutons/boulets à clavette. C'est la problématique du suivi des cœurs. L'expert cœur, pour la fissure détectée sur le cœur 11 311 a affirmé l'existence d'un démontage tous les ans. Cette problématique de se dire que les démontages intervenant la nuit, font émerger une autre réalité, celle du suivi des DEF COEURS. Le logiciel DEF COEUR permet le suivi de la base de cœur, des suivis et de la réparation. Tous les événements, défauts, avaries doivent être enregistrées dans le logiciel. On en a un certain nombre. Pour les juges instructeurs, l'absence de maîtrise du DEF COEUR a pu avoir une incidence. M. M. a déclaré que M. G semblait mal maîtriser le logiciel malgré les deux formations dispensées *“M. G confondait le pas des visites et le pas de visites hebdomadaires (...)”*. Qui décidait du pas de cœur ? M. G est arrivé en 2011.

Corollairement, il y a un problème dans la continuité du suivi. M.F sur la période du 25 février au 12 mars 2013 indique que *“ s'agissant de l'intervention, c'était insatisfaisant car, il y avait des retard une confusion par le TA. Sur l'exhaustivité des données, c'est aussi insatisfaisant. ”* C'est une appréciation au 12 mars 2013 (voir l'**annexe 99**). M.F explique que les retards étaient de 1 à 6 semaines et que la quasi-totalité des cœurs avaient une avarie de retard de plusieurs semaines, soit 1 mois et demi. M. G. a contesté ces propos. Lorsqu'il a été entendu, M. W avait précisé que ça relevait de M. G., il n'avait pas les prérequis pour exercer ses fonctions. Ce poste est souvent récupéré par un chef d'équipe, ce qui n'était à priori pas son cas. (**lecture de l'annexe 99**). En mai 2013, le problème n'était pas résolu avec M. G. Sur la période 2011-2013, c'est un peu problématique.

A L'AUNE DE LA PROBLÉMATIQUE DE LA TJD 6/9 DU COEUR - 13 301

P: Il y a des soucis concernant le suivi des cœurs car les fiches d'avaries ne sont pas très fiables. (lecture). A priori, l'avarie a été informée et remise à M.S et donc, n'apparaissait au début de l'enquête. M. G. a été entendu et a remis des pièces ; ce n'est que très tard, en février 2013. Deux fiches de visites ont été rendues le 30 décembre 2012 et en septembre 2010. La SNCF a indiqué qu'il n'avait pas indiqué. Le 28 février 2008, avarie sur la voie D du cœur, en juin 2008 l'expert décide de procéder à une expérience annuelle qui est dissimulée sous l'éclissage. Lorsqu'il a été entendu, M.M a sous-entendu que la fissure se trouvait sous la mousse C. Il a été chiffré à 50 centimètres (**poursuite de la lecture**). Il y avait des sortes de petites exclusions quant à la responsabilité contractuelle du FA, selon laquelle, en cas de troubles, il y a une exclusion de garanties. Il n'y a pas de visite de fin de garantie, des problèmes de logiciels ont été relevés. La problématique de la fiche de visite faite le 30 août 2012 est imputée à M. A.

(**lecture de la côte D4388**)

AFFICHAGE DES FICHES

1ère fiche : 13 septembre 2010

P: Monsieur AU des éclairages ?

RP SNCF: Merci Madame la Présidente, sur votre préambule, je crois qu'il y a une petite inexactitude car M. G. est arrivé en juin 2012, a commencé ses missions dès octobre 2012. En ce qui concerne le

suivi des cœurs, je vous proposerais qu'on ouvre la côte D **7847**. C'est un procès-verbal qui liste l'ensemble des interventions sur le suivi du cœur. On y différencie les travaux réalisés sur le cœur. Je vous propose qu'on scinde les éléments avec la fissure et les réparations.

P: On va commencer par les fiches de visites

RP SNCF: D 7847, ce document est un point d'appui car il a l'habitude de démontrer la capitalisation. Le 28 février 2008, il y a la découverte de l'avarie. On ne va plus parler d'un suivi, la fiche qui en découle est la **D 4412** qui est examinée. On identifie l'appareil, le cœur.

P: On est le 28 ?

RP SNCF: La découverte est du 28 février 2008 et sur ce document, y figure la décision de l'expert coeur un peu plus bas (**interprétation de la côte D 4412 et D 7847**)

Me MY : (inaudible)

RP SNCF: la décision de l'expert-cœur est soumise au DIP de production. Entre le 20 et le 21 juin. Le DUT a validé le...

P: c'est à l'envers, c'est pas évident pour les agents. Nous on doit le retourner pour comprendre

RP SNCF: oui

APC: C'est pas normale, c'est pas notre métier de le retourner

P: je vous comprends

Me MY : le croquis à côté des avariées qui va avec le doc du 28 février 2008, la côte D 7841 qui va avec les côtes 4412 et 4413. Celle qui nous intéresse est à gauche

RP SNCF: ce qui est trompeur est que le chiffre C et D sont placés de manière verticale, est-ce que ça a contribué à l'erreur, je l'ignore

P: Cette fiche manuscrite a été validée par qui ?

RP SNCF: On a le tampon des directions de proximité

P: Quand est-ce que ça a été décelé?

RP SNCF: ça été décelé par les agents qui ont fait le montage de 2008. Le document **D 47** on a vu les étapes 1 et 2

P: Oui

RP SNCF: La 3ème étape, est la première visite d'avarie avec le passage du specteur. C'est un document de multiples fois. C'est la fiche DEF COEUR de cette visite.

P: Fiche avarie qui a été créée.

RP SNCF: cela génère (...)

P: 30 millimètres?

RP SNCF: c'est en **page 9 de l'IN 276 de l'annexe 3 du dossier**. On crée une fiche d'avarie qu'on suit. Par contre, la page 11 de ce document (lecture du document).

P: On ne bouge pas tant que ça n'a pas fait 30 mm. Une fois qu'une fiche est créée, elle alerte ?

RP SNCF: On déclenche une nouvelle visite d'experts. L'évolution est normale et non inquiétante. Toutefois, si l'évolution est supérieure à 30 millimètres, on déclenche une nouvelle visite.

P: est-ce qu'il y a une fiche manuscrite

APC: il n'y a pas d'évolution?

RP SNCF: Il n'y a pas d'évolution mais c'est sur la boue fissurée que le contrôle a eu lieu.

P: On le verra après

RP SNCF: Commentaire de la D20072. C'est pour cela que ces avaries, aussi minime, ne peuvent pas être couvertes par la garantie. On a la côte **D20172**, on parle de découverte de fissure ou de découverte qui permette de justifier cette garantie.

P: est-ce qu'on a la preuve qu'il y a eu déséclissage ?

RP SNCF : Je n'ai pas de preuves. Ça doit être fait mais tous les actes de maintenance ne font pas l'objet de vidéos, de caméras. Normalement, ça fait partie de la visite que de procéder au démontage. La qualité de la FA que peut être mise en cause au regard de l'importance de l'avarie, ce n'était pas le cas. Cette visite ne se fait pas avec le fournisseur, elle a lieu seulement avec nos équipes.

P: En même temps là ça fait moins d'un an qu'il ont été détectés

RP SNCF : Ça fait 1 an à peu près que la fissure a été découverte. La découverte ayant été faite en 2009, il fallait procéder à la visite.

P: je ne parlais pas de la visite mais du déséclissage qui doit se faire tous les ans selon les experts

RP SNCF : Le 1er d'éclissage annuel a lieu le 8 juillet.

P: là il n'y a pas eu de déséclissage ?

RP SNCF: Le d'éclissage a eu lieu de façon annuelle tout de suite après la première décision.

P: Donc ils ont fait la même chose le 11 février 2009

RP SNCF: là ils ont démonté les 4 sabots, afin d'observer le cœur dans son intégralité. Ils n'ont rien découvert de nouveau et il n'y avait pas de fissures particulières.

PR: Je voudrais comprendre la logique. Si cette avarie est grave, il y a contrôle ?

RP SNCF: Le suivi de l'avarie se fait par rapport à la date de décision

PR: Pourquoi le 28 février 2008, il n'est pas calé avec le mois de février 2009

RP SNCF: C'est une famille B. Le cœur a été remplacé en 2006. Une famille B tous les 3 ans et ce cycle continue.

P: ça n'a pas d'incidence sur le...

RP SNCF: Non, ensuite on passe à l'étape 5, Fam A, de de renseignement de la boue au marteau

P: cette fiche est en côte ?

RP SNCF: Elle est en côte **D 20075** et suivants sur la famille A.

P: Là le cœur est vide, D 20083

RP SNCF: il y a une vérification des aiguillages, contre rails. Là on a tous les côtés du cœur

P: A priori on a pas les pages du schéma du cœur de la visite

APC : moi c'est D'20085

P: C'est le scellée 166476. On voit que l'examen des cœurs est vierge. Il n'y a rien. Après on passe à celle du 16 janvier 2008. On est le 14 avril 2009.

RP SNCF: Il a eu cette famille A, auscultation, pas de trace, néanmoins, à cette date, la détection était impossible avec le procédé du marteau. Ensuite, il y a le suivi le 10 juin 2009. Les visites annuelles prescrites par l'expert cœur sont respectées. Le doc D 20076 atteste de cette visite, la date de la visite est le 18 juin 2009 et saisi dans l'outil DEFCEUR. Si on revient à la chronologie, en 2010, il y a une nouvelle famille A. A l'époque de l'interrogatoire, une fiche a été retrouvée. Il est marqué un sens de formulaire. On produit toutes les visites de famille A.

P: c'est la fiche coté

RP SNCF: Je crois qu'il a été auditionné. En tout cas toutes les cotes de protections y sont. De mon point de vue, quelqu'un l'a dit hier, il est rare de retrouver des avaries avec l'auscultation au marteau. **(poursuite de l'explication de la côte précitée).**

P: ça ne rentre pas dans le suivi, c'est hors sujet.

RP SNCF: le doc est signé par un agent technique, c'est la fiche **D 16870**

P: ça c'est le 13 septembre 2010

RP SNCF: C'est l'étape 9 du document. M. R La fiche DEF COEUR est en **D 20174**. Il y eut la fiche manuscrite, puis un enregistrement. On voit qu'il n'y pas d'évolution, c'est toujours à 10 mm

P: La date de fin de garantie ?

RP SNCF: c'est un cours FA. quai en janvier et posé en avril 2006

P: Il n'y a pas eu d'études d'analyse des cœurs troués

RP SNCF: Si Madame la PR. On a mis en place un suivi particulier, spécifique des cours, car il y avait un nouveau moule de FA. cation, depuis 2006

P: Après l'accident donc?

RP SNCF: Oui

P: Et alors?

RP SNCF: On a mis un tas de critère allant jusqu'à une visite des cœurs sollicités et un processus de retrait a été sollicité.

P: Ces lignes n'ont pas été posées au même moment?

RP SNCF: quand un cœur est FA quai on a un an pour le mettre en voit car il y a une garantie de 4 ans, on a pas intérêt à les laisser dans les stockage

P: En tout cas le 13?

RP SNCF: Il y a à peu près 62000 cœurs qui sont en service. C'est pour situer le patrimoine du cœur qui est très important, d'où le matériel de suivi. L'autre étape, c'est la famille B de 2011. On a la trace que cela fut du 18 au 14 novembre 2011. Tout le travail de cette période n'a pas été retrouvé. En principe, en famille B, il est prescrit le démontage de tous les abouts. On peut détecter des avaries mais l'objectif premier est de nettoyer, presser.

P: il n'y avait pas un focus sur l'évolution de la fissure ?

RP SNCF: Non, évidemment, si les agents voient quelque chose, on démonte etc.

P: On fait donc attention?

RP SNCF: Oui, je suis d'accord. Il y a une lacune sur la traçabilité, des constats issus du travail de novembre 2011. Si on continue, à la famille A de 2011 avec la procédure au marteau.

P: en **D 3059**, lui il nous l'a toujours dit qu'il l'avait fait

RP SNCF: M. LOSE fait partie des personnes qui affirment l'avoir fait. L'étape suivante est la troisième visite de suivi de l'avarie. La procédure essentielle destinée à savoir comment ça se passe. Il en ressort, une absence d'évolutions qui ressort en **D'20176**. La date de la visite est fixée au 01 septembre 2011. C'est un travail à deux. En tout cas, on constate l'absence d'évolution. Donc, la famille B de 2011 doit être calée derrière cette date car elle fut en novembre. Elle suivait à deux mois près le suivi de l'avarie qui n'a pas constaté d'évolution. Le 30 août 2011, marque la 4ème procédure voire la **D 16869**. La signature renvoie à celle de M. A., il y a 8 fiches signées par lui. C'est dans ces documents qu'on...

P: Si on est sur ce doc, j'avais du mal à identifier ça, on est d'accord qu'on est sur le trou 3

RP SNCF: inaudible

P: il y a un souci car au bout c'est le joint ?

RP SNCF: le trou à gauche c'est le trou 4

P: c'est incohérent

RP SNCF: la fissure on la voit là, on peut la voir aussi bien à gauche qu'à droite

P: (**interprétation du schéma**) A priori, on nous a expliqué que c'était en milieu de voie. J'ai Paris et Limoges, en même temps, c'est une visibilité de très loin. Au regard de l'emplacement, il n'y a pas de logique.

RP SNCF: il est à cheval dessus, il a démonté les éclisses.

P: En ce moment-là, il fait un schéma de l'intérieur de la voie.

RP SNCF: Les dessins sont pré dessinés.

P: Je vois cela sur l'autre à gauche.

Me C: (émet un commentaire sur la confusion du schéma)

RP SNCF: Cette erreur de notification nous interpelle tous. Je pense qu'il y a une sorte de routine qui est installée en cas d'absence de remise en cause. Or, une chose inscrite dans l'informatique est appliquée de façon continue.

P: Et l'about D c'est une entretoise éclisse ?

RP SNCF: C'est une entretoise. Un agent qui a fait 8 visites d'avaries ira automatiquement sur la partie qui roule le plus car c'est dans ces droits qu'il y a plus de fissures.

P: A fortiori, on reste sur le schéma. Il aurait pu se dire que c'est pas normale

RP SNCF: Oui, je suis d'accord avec vous. Je pense que c'est une faute d'inattention.

P: Le cycle About D a été imprimé par qui?

RP SNCF: Ils reportent la fissure. C'est l'outil qui sort cela sans faire attention.

P: c'est la machine qui aurait marqué 10 et la mention manuscrite c'est le 20 ?

RP SNCF: Oui? C'est cela. L'agent s'est penché, modifié et est monté faire une autre chose.

PR: là où il est marqué 10 c'est la machine qui l'a fait

Me MY : : Il est intéressant Madame la Présidente, de remarquer que cette feuille a été éditée le 30 août 2012.

RP SNCF: DEF COEUR produit la liste de toutes les choses à faire. L'unité est imprimée avant d'être remise aux agents.

PR: je ne suis pas certain que cela provienne de la réitération. C'est un peu le problème rencontré en matière de suivi informatique.

Me MY /C: La question qui se pose est de savoir qui a la capacité de corriger dans le DEF COEUR

PR: C'est pour cela que le croisement de données est nécessaire.

Me C: il est bien plus douteux que ce montage. C'est bidon.

Me MY : Pourquoi c'est bidon ?

P: Bon on va s'arrête là

RP SNCF: Cette fiche est enregistrée du 30 août 2012 au **D 20177** et le 10 septembre.

P: en fait M P saisi le 10 c'est indéniable, mais tout dépend du doc qu'il a eu sous les yeux

RP SNCF: Il a eu ce document.

P: La fiche remplie par M. A. ?

RP SNCF: Oui, il a même écrit..

P: En revanche, on prend la 1ère fiche là. Est-ce M. A. Qui l'a réellement fait ou non?

RP SNCF: on est sûr que oui, on imagine pas que des agents fassent des faux. S'il met une évolution c'est qu'il est pervers

P: Il n'a pas fait.

RP SNCF: C'est une autre chose, on a réalisé une tournée dont l'imprimé a été perdu. C'est différent parce que si rien n'a été fait, il y aurait une lacune.

P: M W a acté quelque chose qu'on lui a dit

RP SNCF: Je ne pense pas, il ne se ré exprime pas dessus.

P: on vous a dit qu'il n'avait pas fait cette tournée ?

RP SNCF: On ne sait pas qui. Je comprends que les enjeux sont importants.

PR: Au moment de la visite, pourquoi n'a-t-il pas simplement rayé?

RP SNCF: Parce que

PR: Encore une fois, vous avez une personne qui procède à une modification manuelle sans procéder à une modification électronique.

RP SNCF: je comprends mais quand on a vu que M. A avait du mal a posé les abouts que la fiche est marqué about D il ne fait pas attention à ce qu'il fait. Il va juste mesurer la fissure c'est tout, c'est critiquable mais on ne peut pas dire que ça n'a pas été fait.

Le 22 novembre 2012 fam 1 signé par M AUDU, **D4362**. L'équipe a pris la peine de remplacer, et également **D 20076** jusqu'à 80.

P: C'est la côte 20080 sur l'auscultation des cœurs, avec la mention RAS.

RP SNCF: Et la dernière étape, 5 février 2013, la Fam B-1 réalisé par M P pour déterminer la visite matérielle qui aura lieu en 2014

P: Donc, c'est hors sujet.

RP SNCF: en synthèse de cet examen, toutes les étapes du cœur ont été correctement réalisées en dehors de la boue. Je ne vois donc pas où peuvent être les fautes sur l'utilisation incorrecte, du non-respect des échéances.

P: Si on les reprend, on crée en 2008 la FA, en 2009 la visite sur...

RP SNCF: Sachant qu'il y a eu une première visite en juillet 2008.

P: J'ai une en 2009

RP SNCF: le 13 sept 2010

P: j'ai une autre en 2010, en novembre 2011

RP SNCF: En 2011, c'est la famille B.

P: En 2012, j'aurai quoi?

RP SNCF: C'est celle de M. A.

P: Les visite ce serait ça ?

RP SNCF: Les visites de suivi de l'avarie ont bien été réalisées chaque année comme prescrit par les spectateurs.

P: c'est ce que j'ai, vous dites DEF COURS est bien respecté

PR: ce n'est pas logique, Il est en train de parler d'une temporalité qui n'est pas remplie.

RP SNCF: pourquoi M. le procureur?

PR: Quand on indique qu'un contrôle doit avoir lieu tous les 18 juin et qu'on va déraiper, je maintiens que celle faite avant le 18 juin 2012. Progressivement, on dérape de 3 mois, la dernière visite est en 2012. Or, si on avait bien respecté le calendrier, la visite serait intervenue 1 mois avant l'accident. Ce qui aurait permis de détecter les défaillances. Pour moi, c'est constitutif d'une faute.

RP SNCF: la visite est annuelle et non tous les 365 jours.

PR: il me semble que c'est mentionné comme une automa.

P: **D 205** fiche avarie du 19 juin 2012. **D 20176** Pour vous, la visite devait avoir lieu avant la date de validation.

PR: Ce qui est surprenant, extraordinaire, c'est que la visite annuelle ne pas avoir eu lieu qu'après validation.

Me MY : Qu'est-ce qui vous fait dire que la date d'anniversaire court à compter du 19 juin?

PR : A mon avis, c'est la logique de la machine

Me MY : C'est la logique que vous déduisez, mais il y a un référentiel qui explique en fonction de la taille de l'avarie. J'entends votre logique mais elle se heurte à d'autres logiques.

PR: c'est logique mais on le verra.

P: est-ce qu'on peut chercher la **cote 16870**

Me MY : En **D 4848**, l'expert a été interrogé sur le délai de 4 mois (lecture du rapport de l'expert). Pour lui, vu la taille, on est dans les délais normaux.

PR: Si vous prenez une décision 4 mois après la découverte de la fissure et que vous déclarez 4 mois après.

P: (Lecture de la **côte 16870**)

Me MY : Si vous prenez l'autre fiche du 30 août 2012, la date limite de la visite est fixée au 1er septembre. Le logiciel est conçu mais vous pouvez le critiquer. Ce logiciel est conçu de telle sorte que les spectateurs s'y réfèrent.

P: Oui et non, on a RUBINS le 16 avec une date limite du 16 juin 2010, PLUVIN obéit le 13 septembre 2010. Ce qui revient à dire que la visite aurait dû intervenir au plus tard le 13 sept 2010. La 20176 montre le document qui a été édité après la visite. Pourquoi ai-je seulement 2 fiches ?

RP SNCF: Ce n'est pas une obligation de conserver le format édité manuellement et inséré dans le logiciel.

Me MY : (interprétation de la fiche). Dans DEF COEUR, une visite a été réalisée le 1er sept 2011. Si dans DEF COEUR ça a été renseigné en 2011, c'est qu'il y a eu une remontée. Après, quand vous le souhaitez, il faudra constater de manière systématique sans que soit nécessaire la conservation. Ces fiches n'en font donc pas partie.

RP SNCF: C'est à la page 14 et 15 **D 276** (*lecture de la page mentionnant que la fiche n'est pas obligatoire*)

Me MY : Pour compléter, il y a deux témoignages avec M G, **côte D 4407** "*je ne pense pas qu'on puisse conserver la feuille (...)*" et de M.L en **D 7829** "*notre seul support est DEF COEUR (...)*"

P: On a bien compris la divergence sur le sujet.

RP SNCF: L'outil se calle en fonction de la date de l'année précédente.

P: La visite a eu lieu le 18 juin 2009. L'informatique ne s'est pas adaptée. Effectivement, à priori, il s'adapte en fonction de la visite calendaire.

RP SNCF: Oui, c'est cela.

P: Sur la fiche de la mise en état?

RP SNCF: C'est une autre chose.

P: Là on est à l'annexe 31. C'est un autre document, il y a peut-être un lien à faire.

RP SNCF: Je reviens sur votre question sur la preuve; quelle preuve apportée, une vidéo, un film?

P: Je reviens à la fiche.

RP SNCF: Il faut s'assurer que le joint est sain. Donc, quand vous apportez du métal en bois, un soudeur creuse la partie abîmée avant de faire des soudures et moule. Ces travaux chauffent considérablement le métal. Lorsqu'on travaille à proximité d'un joint, ça a des abouts.

P: ce serait uniquement pour ça qu'on demande les abouts.

RP SNCF: oui, lorsqu'on fait une réparation de cœurs.

P: Là, c'est hors sujet car il faut négocier tous les ans. Elle est où la preuve pour attester de la preuve?

RP SNCF: Il aurait fallu rapporter des experts. Quand vous ramenez une voiture chez le garagiste et qu'il vous affirme avoir procédé à un contrôle, on le croit.

Me C: quelle est la durée de vie moyenne d'un cœur ? Je veux une fourchette

RP SNCF: C'est très variable. La fourchette varie selon les circonstances.

Me C: Je vous pose la question car vous aviez répondu à la question des contrôles des voies. Est-ce qu'on peut dire que vous n'avez pas fait ce qu'il fallait ?

RP SNCF: non je ne crois pas qu'on puisse déduire ça

Me C: La question, c'est est-ce qu'il y a une politique de changement systématique ou pas?

RP SNCF: Non il y a une surveillance, ça s'accompagne d'une action spé sur les about et un cycle de rotation sur les changement

Me C: A quoi aboutit la politique de surveillance?

RP SNCF: Dans les détails, je n'ai pas d'élément précis, mais on a pas constaté d'évènement aussi grave qu'on a constaté depuis 1 ans.

PR: Sur ce sujet, je rebondis sur la question du remplacement, il me semble que les changements antérieurs sont intervenus en moyenne de 2 ans et demi ?

RP SNCF: oui c'est exacte et ça d'ailleurs l'une des raisons de modernisation de la partie centrale pour donner de l'élasticité au système

PR: Je m'interroge car en **D7821**, je vous avais cité une page notamment le paragraphe portant sur le remplacement. Un petit paragraphe parle du renouvellement. En clair, ce qu'on lit, c'est qu'il faut veiller au remplacement par anticipation.

RP SNCF: l'objectif de ce référentiel est de....

PR: C'est quoi la moyenne de vie, sachant qu'on a un cœur posé en 2006.

RP SNCF: je ne suis pas spé mais 2 ans et demi c'est court, c'est pour ça qu'il y a eu cette expertise et la modernisation de la partie centrale

P: Et 7 ans, vous convient-il?

RP SNCF: oui ça me paraît compatible

Me MY : la **Côte 4846**, l'expert répond que la "*moyenne de vie est de 10 ans mais je ne suis pas certain*"

PR: (inaudible)

RP SNCF: on l'occurrence je ne crois pas qu'on est ça dans le document

Me MARIGNY: si l'état du cœur est tel qu'il risque d'affecter la régularité de la situation, il n'y a pas de débat.

RP SNCF: Est-ce qu'on peut terminer par la **D7826**. C'est une déposition de Monsieur LORIEUX en tant que patron des inspecteurs, interrogé en 2014 (**lecture de la côte D 7826**)

P: M. D. a fait cette liste avant pour M. DORIEUX, c'est une stratégie?

Me MY : Ce n'est pas une stratégie de défense, c'était le souci de rétablir un arbre des causes de matière robuste.

Me CLERC: Pour quelle raison estimez-vous que leur vie peut aller jusqu'à 10 ans? J'aimerais avoir votre avis sur le risque métallurgique.

RP SNCF: je déduis qu'on pourra imaginer qu'on pourra remplacer le cœur sur l'ensemble du réseau, faisant 10.000 cœurs par an sachant qu'on en remplace par an.

Me CLERC: Il s'agit ici, d'appareil sur lequel on circule. J'ai été frappé par ce décalage.

RP SNCF: C'est un problème métallurgique dans un positionnement.

P: Nous allons suspendre l'audience, reprise à 2h05

SUSPENSION DE L'AUDIENCE JUSQU'À 2h05

Reprise d'audience à 14h10

P: Monsieur AU, les visites sont faites de jour ou de nuit ? A quoi correspond la **D 1687** ?

RP SNCF: C'est l'avarie.

P: Pouvez-vous noter que la 1687 équivaut à la D 4412, qui est la D 7840 et la D 16187, ainsi que D 20199

RP SNCF: C'est une information qui n'a pas à figurer. Le 20 millimètres a été mesuré en 2012. Il y a un logiciel jumeau dénommée DEFRAIL. Ce défaut a disparu, cela renvoie à dire que le rail, à un moment donné, a été remplacé.

Intervention de Monsieur W

P: Merci M. W, pouvez- vous nous dire quelque chose sur le suivi ?

MW:

P: C'est vous qui tapez sur l'ordinateur ?

M. W: Il y avait un site internet dit SUMA 1, avec plein de logiciels. En allant sur le logiciel, on avait les informations. On concevait les défauts etc.

P: et donc M. B. suivait les coeurs sur SUMATRA

M. W: J'ai demandé cela afin d'avoir un filtre seulement sur Brétigny. E, Ch et moi avions un profil purement Brétigny. Ce bilan renvoyait au nombre de cas, le nombre d'avaries en retard. Pour moi, c'étaient des éléments visuels, on se mettait sur tous ces outils. On se donnait le temps d'évaluer la performance sur tout le secteur de Brétigny.

P: A priori c'est M. G. qui fait cette visite, pas avant juin 2012 ?

M.W: Oui

P: Ce n'est pas lui qui saisit mais M. B. ?

MW: C'est cela

P: On ne sait pas quand ça a lieu?

MW: On saisit la date de vérification.

P: pas dans votre cas ?

MW: Dans notre cas, on organisait les interventions . Pour compléter, ce qu'on avait fait, on a découvert que l'idée était de mutualiser les visites de cœur et de tout bons. Je sais que c'est comme cela que c'était mutualisé Ils se sont donc servis de ça. Supposons que cela remonte à 2010. La fiche avait lieu en septembre 2010. On avait mis en place un tableau de suivi des avaries.

P: On verra tout à l'heure avec M P qui a mis en place ce tableau.

M.W: C'est moi qui ai mis en place ce tableau avec les périodicités. On a décollé le tableau pour des raisons de traçabilité.

P: D'où les divergences d'analyse d'hier s'agissant des fiche d'avarie FA

M.W: C'est cela exactement.

P: Quel était le Ref ?

M.W: C'est pour les familles A, elles se distribuent en début d'année aux chefs d'équipes afin que dans l'hypothèse d'une opportunité, ils aient la possibilité de se lancer à le faire.

P: ça c'est en amont, Il n'y avait pas de pb d'avarie

M.W: Oui, on n'était pas capable de mettre la dernière fiche d'avarie avant d'arranger les cœurs, sachant que les fiches d'avarie sont dans mon bureau. J'en déduis qu'il prenait les dossiers qui l'intéresseraient. C'était le petit complément que j'avais noté.

P: merci monsieur

Questions/ Réponses M.A

P: Bonjour Monsieur, vous vous souvenez le 25 avril de ce que je vous avais dit, vous pourriez répondre de façon spontanée, pouvez-vous nous donner vos nom, prénoms, âge, domicile et profession s'il vous plaît?

T: E. A., né 25 mai 1968, je vis dans la commune de Point-ville et actuellement à la SNCF en tant que sûreté en travaux, ouvrages d'art.

P: Depuis quand y travaillez- vous ?

T: Oui, je suis au service de la SNCF depuis août 1998. J'ai quitté la SNCF en congé pour l'entreprise de BTP en 2015.

P: Donc il y a 24 ans ?

T: oui

P: jurez-vous de dire la vérité, toute la vérité et rien que la vérité ?

T: Je le jure.

P: le Tribunal vous écoute

T: je n'ai pas de déclarations spéciales à faire. Je voudrais présenter mes condoléances aux proches des victimes. Je n'ai pas d'autres commentaires particuliers.

P: vous étiez à Brétigny depuis combien de temps?

T: J'ai toujours été à Brétigny dès 1998, j'étais maître-agent-équipement de voie

P: adjoint des chef de brigade ?

T: Non

P: Est-ce que vous avez des habilitations particulières?

T: Oui

P: lesquelles ?

T: RPTX (Responsable-travaux) chargé des voies, agent chargé de la sécurité du personnel, annonceur, agent habilité passage indigo.

P: vous travaillez sur les voies ?

T: oui

P: vous faisiez des tournées, des fam A, des fam b, les avaries des cœurs, des travaux de nuit ?

T: Oui

P: dans tout ça vous faisiez exactement quoi ? parlez de vous

T: Non, les responsables nous proposaient les missions. Les nuits devaient être programmées 15 jours en avance. Ensuite, la charge de travail était établie sur le mois.

P: vous avez connu 3 DPX, P, W et DECERQUE

T: Oui

P: Vous avez quitté Brétigny quand ?

T: C'était à la fin 2014-2015

P: après la catastrophe , pourquoi êtes- vous resté sur les lieux ?

T: oui, je suis resté sur les lieux après la catastrophe. C'était mon travail. Après tout, c'était mon travail, j'aime mon travail et je n'avais pas l'intention de partir.

P: jusqu'à la date de service, est-ce que vous avez eu des évolution qui vous ont marqué ?

T: Oui, forcément en temps d'année, la psychologie du travail était différente. On a été intégré dans les équipes en suivant des formations. On était programmé toute l'année.

P: L'évolution que vous voyez était que les autres faisaient du bon travail ? (à vérifier)

T: Au fil des années, oui. C'était plus difficile à réaliser la journée que la nuit. On faisait plus de nuit.

P: est-ce que c'est pour ça les années de césure ?

T: Non, pas du tout.

P: vous avez eu cette évolution combien de nuit par an ?

T: Durant les premières années, on était à 75 nuits par an.

P: sachant qu'il à 365 jours par an, donc vous aviez un gros tiers de travail de nuit, le reste c'était de jour ?

T: Oui

P: l'astreinte c'était quoi ?

T: C'était tout le temps, quel que soit les heures.

P: vous pouvez terminer votre travail à 5 heures du jour et repartir pour 2h ?

T: On peut m'appeler à n'importe quelle heure, 7 jours d'affilé

P: avez-vous des récupération de ça ?

T: On sortait le week-end, le samedi, le dimanche aussi. A défaut, si on sortait jusqu'à certaines heures dans la nuit, on revenait travailler le lendemain.

P: ça c'est le week-end, moi ce qui m'intéresse c'est la nuit, parce que vous ne pouvez pas travailler comme ça d'affilée

T: Tout dépendait des horaires d'intervention.

P: donc vous étiez quasiment susceptible de travailler la nuit ?

T: Oui, potentiellement.

P: nous aujourd'hui on par les suivi des cœurs, vous avez dit fam A tous les 3 ans et B tous les ans ?

T: Oui

P: que pouvez-vous me dire sur l'auscultation au marteau

T: Pour les auscultations, elles ont lieu avec des marteaux.

P: est-ce que vous l'avez fait ?

T: Oui, je l'ai fait. (lecture de l'ancienne déclaration du témoin).

P: vous faites les auscultation ou pas ?

T: Je ne me rappelle plus.

P: vous avez relis vos interrogatoires avant de venir?

T: Non, je n'ai pas relu mes interrogatoires.

P: Ce qui nous intéresse c'est la vérité, ça va être les même sujet

T: Oui

P: mais hier on a évoqué les Fam A et B et vous avez dit des trucs dessus, qu'avez-vous dit ?

T: Oui, les interrogatoires l'ont dit.

P: Que faisiez-vous en fam A et B ?

T: La famille A et B, on faisait le contrôle visuel, marteau, des auscultations.

P: c'est pas ce que vous aviez dit à l'époque.

Me C: Je vous invite à lire la **côte D 1859**

P: (lecture de la côte) ça vous dit quelque chose ?

T: Si je l'ai dit c'est que je ne le faisait pas à l'époque, c'était le cas. Je l'ai pratiqué beaucoup après la catastrophe mais pas avant.

P: évidemment ce qui nous intéresse c'est après pas avant

T: J'ai pris un poste différent, à responsabilité différente

Me MY : Mme la présidente, ce n'est pas ce qu'il dit dans sa déclaration du 26 mai 2014

P: je suis sur son interrogatoire, le plus récent, de 2016? celle du 1859

Me MY : Il s'agit de la côte 4369 page 3 et 4370.

P: (lecture de la côte) on le fera après

Me MY : C'est sur l'auscultation. Je ne comprends pas pourquoi il dit à charge et à décharge.

P: s'agissant de ses fam A il y avait des suivi d'avarie de cœurs, est ce que vous en faisiez ?

T: Si lors d'une famille A, je joignais un document avec un cœur à visiter, alors, oui. Si on me demande d'ouvrir pour voir si elle a évolué, alors oui.

P: ce qui nous préoccupe c'est une fissure sous éclissage, dans l'âme du rail de l'accident,

T: D'accord

P: On a vu qu'un morceau s'était détaché. Vous vous rappelez quelque chose ?

T: non

P: vous avez constaté que (lecture de la côte) on va vous montrer une doc, une fiche que vous aurez rempli en 2012, "**Fiche de visite de cœur D 16869**" ça vous rappelle quelque chose ?

T: Oui

P: il y a marqué rail abouté, etc. c'est vous qui l'aurez rempli ?

T: visiblement oui

P: vous avez barré le 10 pour le mettre en bas

T: je dirai oui

P: quel est le sens d'avoir barrée le 10 et de mettre 20 à côté

T: le 10 mm est passé à 20

P: comment avez-vous eu ces deux fiche

T: elle devaient être joint à une fam A, je ne sai pas

P: Cette fiche a été éditée entre le 2 août et le 30 août. Quelqu'un vous aurait-il donné pour remplir?

T: Oui c'est cela.

P: cette avarie est située où ? (en montrant un schéma à l'écran)

T: L'avarie est notifiée sur l'about D.

P: comment expliquez-vous qu'à gauche soir déjà marqué 20 et pas 10, ça veut dire qu'il y avait déjà une fissure ?

T: Non, est-ce qu'il y avait marqué 10? j'ai rectifié.

P: Si c'est marqué sur toile ça veut dire quoi ?

T: Je ne dis pas que ce n'est pas dans le rail. C'est un début de fissure dans lequel sont intégrés les boulons.

P: je peux avoir une toiture dans l'âme de rail ou dans l'about d'un cœur ?

T: Oui

P: Je ne comprends pas. On reprend, le rail ne renvoie pas à about. Est-ce vous qui l'avez mentionné?

T: Oui

P: moi je crois comprendre que c'est une étoilure sur le rail ?

T: Il pense au rail qui vient de l'autre côté.

P: Sur le schéma à droite comment vous savez que c'est about et pas un rail ?

T: C'est marqué about D, pour moi, c'est about du cœur.

P: ce n'est pas vous qui avez marqué ADOUT D

T: oui

P: tout à l'heure on nous a dit que le logiciel DEF COEUR produisait des fiches.

T: je n'ai pas d'explication.

P: vous êtes certains que c'est vous qui l'avez fait ?

T: Je reconnais mon écriture. C'est moi qui l'ai fait. Après quand vous me demandez pourquoi c'était marqué rail about D, est-ce que c'était bien 10 ou 20, j'ai rectifié, je ne peux pas vous dire. Après j'ai mesuré, c'était 20.

P: là c'est d'avarie du cœur créée en 2008 quand l'avarie a été constatée, c'est l'ancêtre

T: C'est la fiche d'avarie, c'est le temps 0 de l'avarie ?

P: quand on descend on voit que l'expert a marqué qu'il faut vérifier tous les ans, c'est une fiche d'avarie d'éclissage ?

T: Oui

P: derrière on voit qu'on a ADOUT des Rail et l'about des cœurs à gauche, est-ce que ça suscite quelque chose pour vous ou pas ?

T: Elle a bien précisé

P: On nous a dit que ça devait contenir que l'about du cœur. Quand on revient sur l'about de 2018, je ne comprends pas vous avez moins 20 pour être en harmonie ?

T: Je ne saurai pas vous le confirmer. J'ai marqué 20 après avoir marqué 10. De mémoire, j'aurais marqué évolution.

P: est-ce que vous avez marqué votre évolution ?

T: J'ai coché la case, oui à la question de savoir si c'était une évolution.

P: dans les bureaux c'est le DPX et autres, est-ce que vous avez vu cette entaille de 20mm ou on vous a soufflé ?

T: Oui, je l'ai vu.

P: vous n'avez jamais fait un faux ?

T: non, si je n'ai pas vu je ne note rien

P: si vous l'avez vu CAD vous avez enlevé les éclisse

T: Oui

P: Est-ce que vous l'avez fait de jour ou de nuit lorsque vous faisiez les abouts?

T: on peut le faire aussi bien le jour que la nuit. Je ne sais pas quand est-ce que ça été fait.

P: la deuxième question, il n'y avait pas de fissure sur l'about D ?

T: Il n'y avait rien sur l'about D?

P: Oui, et sur l'about C? Comment vous savez distinguer les abouts ? Comment vous vous y prenez ?

T: On le fait dans le sens de la voie. Je m'en souviens facilement sur un cœur de travers.

P: ça tombe bien, on a un modèle réduit des rails, quand vous regardez le cœur de la fil est dans ce sens (sens paris - limoges), quand vous regardez le cœur de traversé vous vous mettez où ?

T: Oui, je mets du côté de la piste.

P: et celui de Limoges paris vous vous mettez où ?

T: Je me mets du côté du flasque.

P: on se met en principe au milieu de la voie entre les deux ?

T: Oui

P: il y a 50 centimètres entre les abouts ?

T: Oui

P: on voit bien qu'il y a un souci si vous avez marqué 20 alors que le nombre de centimètre n'est pas respecté. Le doc que vous avez signé, les abouts sont marqués, vous dites avoir vu une fissure à l'about D, après examen après l'accident, il n'y avait rien, il y avait une figure à l'about C' est ce que vous aviez ouvert l'AC au lieu de l'AD ?

T: (silence du Témoin)

P: Je comprendrai Monsieur que vous n'avez plus de souvenirs car vous l'avez fait, il y a 10 ans. Quand vous faisiez ce contrôle vous étiez tout seul ?

T: Non, je n'étais pas seul.

P: si les choses c'était passé normalement vous auriez démonté l'about D voir s'il n'y avait rien et démonté les autres pour trouver la fissure, donc vous n'avez pas bien vu c'est donc la nuit

T: Oui ?

P: quand on vous donne une fiche d'affaire c'est pour une seule intervention. Comment faisiez-vous de jour ?

T: On avait la DFV ?

P: Les interventions de jour étaient rares ?

T: Très rare

P: A priori quand on démonte un joint l'autre voie ne doit pas être utilisé, donc si c'est sur la voie une, la voir A bis doit être stoppé ?

T: oui ou avancée

P: vous auriez pu faire la même erreur que le logiciel et mettre AD à la place de AC ?

T: ça me surprend

P: oui ça surprend depuis 10 ans, je vous ai montré la fiche de 2008, l'erreur part de là

T: Non

P: Si on n'avait rien, c'est qu'il n'y avait rien. La question est de savoir si vous avez ouvert l'éclisse ?

T: Je ne me souviens pas.

P: Vous vous souveniez que vous souveniez que vous travailliez ce jour ?

T: Non

P: Fallait-il une habilitation particulière pour faire la fiche de suivi ?

T: Pour mesurer l'évolution d'une fissure, je ne crois pas. Je ne me souviens pas.

P: vous étiez mainteneur à l'époque

T: Je ne sais pas,

P: vous aviez quel grade

T: J'étais MAE DPE

P: Est-ce que quelqu'un qui n'était pas vous aurez fait cette visite mais ne pouvait pas la signer comme elle n'était pas habilité et que vous avez signé à sa place ?

T: Non, je ne vois pas l'intérêt.

P: On l'a lu dans certaines fiches, des choses avaient été faites. Là vous ne pouvez pas expliquer cette erreur.

T: non

P: vous avez vu quel about ? C ou D,

T: J'ai vu l'about D. C'est difficile de se tromper quand on est du côté de la flasque.

P: est ce que vous vous êtes dit j'ouvre pas et je marque 20 comme sur la fiche

T: Non, pas sur le moment, non,

P: on nous a expliqué que AD est pour les voie déviée et le vrai danger est sur la C et B

T: Ce n'est pas très cohérent. C'est 20 millimètres en about C.

P: C'est cette fissure qui a conduit à ce que l'about parte. C'est à cause de cela que l'éclisse s'est retournée. Les boulons sont vite tombés ?

T: mais ça me surprend, si vous me dit de dans AC il y avait une fissure, je l'aurais forcément noté

P: Non, l'idée c'est qu'on ignore l'état antérieur. Ce que vous avez marqué concerne l'ajout D sachant qu'il n'y a rien à l'about D ?

T: On tapait about D.

P: on suppose que c'est quelque chose que l'ordinateur à remis ?

T: Quelque chose qui est venu rajouter après peut-être. Je ne sais pas quoi vous dire.

P: Monsieur le PR ?

Question/ réponses PR et le témoin H

PR: On a plein de fiches d'actes de maintenance sur lequel apparaît le suivi. Est-ce que vous vous souvenez de la personne avec qui vous procédiez à ce type d'opérations et la durée ?

T: là si l'éclisse est coincé on peut le faire tout seul mais ça va prendre du temps

PR: Partant du principe que vous étiez seul, comment se passe le démontage ?

T: oui il faut démonter, puis un miroir à côté, regarder partout c'est long

PR: Mais après, il faudra éclipser, dans ce cas, combien de temps faut-il?

T: tout seul ça peut prendre 5 minutes comme un quart d'heure

P: Même avec l'entretoise ?

T: avec l'entretoise ?

PR: je ne suis pas un spécialiste? mais la fourchette de 5 min me paraît basse

T: je sais

P: Votre mission était de démonter l'about D avec un entretoise. Il faut donc combien de temps ?

T: il faut être 2 mais tout seul, il faut un marteau.. Tout seul à démonter je ne me rappelle pas l'avoir fait

PR: A deux?

T: Oui, au moins

P: Et alors?

T: Si tout se passe bien, en un quart d'heure ou 20 minutes pour le démontage.

P: d'abord il faut mesurer

T: oui, mais avant on nettoyait au pétrole et après si on voit la fissure ou pas

P: là vous l'avez vu, puisque que vous l'avez mesurée, avec tous les enchaînements, à peu près 1h ?

T: On graisse, on met l'entretoise

P: Au total, ça met combien de minutes ?

T: oui 30, 35 min

P: à deux ? avec une voit interrompu ou pas ?

T: oui, A deux, on met entre 40 minutes à 1h.

P: avec un annonceur ?

T: on est obligé, à moins qu'on est une autorisation de fermé la voie

P: si ce n'est pas une voie entretoise, ce serait quoi?

T: oui on reste à 2

PR: si vous aviez travaillé, on n'a pas trouvé de traces d'interception d'une plage horaire d'à peu près 1h. Est-ce que vous maintenez toujours vos propos ? Est-ce que vous avez fait cette opération ?

T: C'est bien l'about D, je ne me rappelle plus.

P: si vous avez fait la poussé c'est pas possible sans l'interception ?

T: Avec une entretoise de liaison, non.

Questions/ réponses partie civile

Me C: Vous avez commencez par présenter des condoléances, il y a eu des décès, vous ne serez pas poursuivis et vous ne le servez pas, vous avez juré de dire la vérité et quand il y a des morts c'est la moindre des choses. Est-ce qu'il pouvait arriver qu'on commence un travail et qu'on n'arrive pas à terme mais qu'on fasse une fiche ?

T: Pour ma part, je n'imagine pas les choses comme cela.

Me C: Je vous pose la question parce que dans vos interrogatoires **côte 1867** (lecture de la côte). Peut-on envisager une révision quand bien même le travail n'ait pas été réalisé ?

T: non, on est déplacé d'un chantier pour en faire un autre plus urgent, je ne vois pas la nécessité de remplir la fiche. Je n'ai rien trafiqué

Me C: Je ne suis pas en train de vous accuser de faux.

T: c'est comme ça que j'ai compris la question

Me C: Vous dites donc que ce que vous mettez sur un document est nécessairement conforme et que tout ce qui est dans le document est nécessairement fait

T: oui on avait souvent les fiche d'avarie jointes,

Me C: C'est bien vous qui avez rempli le document? C'est bien vous qui l'avez signé ?

T: Oui là où j'ai écrit

Me C : On nous a expliqué que vous aviez nécessairement travaillé le jour. Est- il imaginable de démonter l'éclisse en dehors d'une ouverture de voies ?

T: C'est imaginable à conditions que les conditions sont remplies, que ce soit la poussé

Me C : quand vous voyez ce doc vous êtes censé vérifier l'about coché, si vous avez démonté une éclisse ce serait celle de l'about D ou vous avez eu une illumination et fais celle de la C.

T: Si, c'est une entretoise, ce n'est pas possible.

Me C: a cette époque on démontait les éclisse pour faire des Fam B, entre 2011 et 2013

T: En famille B, on est obligé de démonter.

Me C: Quand vous êtes entendu (lecture de la **côte 4371**), ça vous rappelle quelque chose ?

T: oui

Me C : vous êtes sur d'avoir le temps et les moyens d'effectuer votre travail ?

T: C'est beaucoup plus de temps, de démontage. Je me souviens effectivement avoir dit que les joints de dressage.

Me C: arrêtez de vous souvenir vaguement, vous avez vu un juge et vous avez dit des chose, vous avez consulté un avocat.

T: non pas du

Me C: je sais parfaitement que vous

T: Vous me secouez l'esprit

Me C: je vous secoue car quand je vous dit qu'il y 7 morts il faut des explication

T: Vous venez de m'accuser e quelque chose que je n'ai pas fait

Me C: je l'ai vu à la côte 1857 (lecture du passage mentionnant la consultation d'un avocat par le témoin)

P: ça c'est avant votre audition chez les juges

T: je n'ai pas consulté un avocat, c'est le syndicat

Me C: (relecture de la côte)

T: le seul avocat que j'ai eu au téléphone était

Me CHEMAL: Ce qui m'agite, ce n'est pas tant la consultation de l'avocat mais la contradiction, vous dites avoir fait des chose dans vous ne vous souvenez pas

T: en famille B on est obligé de faire les démontages

Me C: pourquoi vous dites le contraire ?

P: c'est quel côte ?

Me C: Ce doit être la **côte 4371**

T: si je l'ai dit à l'époque c'est que c'était comme ça

P: Vous confirmez ce que vous avez dit à l'époque? (Lecture des propos)

T: Oui,

P: Il n'y a pas de famille B la nuit

T: on ne peut faire que des relevés visuelles.

P: C'est la nuit que les joints ont été montés.

T: logiquement oui, le fam B on a le temps de la faire la nuit

Me C: Les auscultation au marteau, avez-vous oui ou non appris à le faire en formation?

T: non

Me C: Avez-vous été formé avant les faits à utiliser un marteau?

T: Je ne m'en souviens pas.

Me C: est-ce que si je dis que vous n'utilisiez pas le marteau avant les fait et que vous avez appris à l'utiliser en 2014, c'est une vérité ou un mensonge

T: C'est sûrement la vérité.

Me C: (Lecture de la côte 18059) vous avez dit, ne pas vous souvenir de l'avoir. A l'époque, le Sondage au marteau n'était pas utilisé là où vous travaillez ?

T: Oui j'ai dit cela. Je n'ai pas le souvenir d'avoir utilisé cela.

Me C: vous démontez tous les joint du temps de Monsieur E

T: oui

Me C: et depuis son départ ?

T: je ne me souviens plus

Me C: Il est parti en 2010 ?

T: oui

Me C: Lecture de la côte 4370 (*lecture de la côte*), ça veut dire quoi ça ?

T: (silence) je relis

Me C: Que veut dire ce texte?

T: je relis, je ne sais pas (à vérifier)

Me C: je n'ai pas d'autres questions.

P: vous êtes dérangé par la présence de quelqu'un dans la salle, de vos collègues?

T: non, je ne sais même pas s'ils sont là.

P: La défense?

PAROLE AUX AVOCATS DE LA DÉFENSE

Questions/ réponses la défense-Témoïn

(Intervention de Me MY)

Me MY : vous avez été entendu à 3 reprises, 2 fois par la police et par les juges d'instruction. quand vous êtes interrogé en oct 2013 aucune question n'est posé sur la question de la visite d'août 2012, la première fois qu'on vous en parle c'est en mai 2014 et il n'y pas votre signature, c'est la côte 4387, vous avez dit ne jamais avoir vu ce document, mais vous déclarez (**lecture de la côte 4372**) est ce que vous vous souvenez de cette réponse ?

T: C'est ce que j'ai déclaré oui.

Me MY : vous n'avez pas dit ne pas l'avoir dit

Me C: Il a dit je ne m'en souviens pas.

(tension entre la défense et la partie civile sur les allégations du témoin)

Me MY : ensuite vous êtes interrogé par les juges d'instruction en 2016, c'est la première fois qu'on vous présente le doc avec votre signature (côte **D 18063**), vous confirmez que c'est bien votre écriture et votre signature

T: C'est ce que j'ai dit aujourd'hui.

Me MY : Pensez-vous que quelqu'un ait pu falsifier votre signature ?

T: Non, je ne pense pas.

Me MY : vous avez également indiqué (lecture de la côte **D 18070**)

T: Oui, c'était lors de l'interrogatoire.

Me MY : Vous avez été interrogé sur votre sentiment sur cette affaire, notamment un certain nombre de défaut 4421. Est-ce que vous vous souvenez de vos réponses ?

T: Non

Me MY : (lecture de la côte par le Me, afin de vous rafraîchir la mémoire du témoin)

T: oui vaguement

Me MY : le boulot que vous avez à faire à Brétigny on vous a interrogé dessus, vous vous souvenez de votre réponse

T: Non

Me MY : On vous a interrogé sur les écoutes téléphoniques, où il a été dit que les agents de Brétigny sont fainéants est ce que vous pouvez dire votre ressenti sur le jugement émis sur votre travail ?

T: Je n'ai pas du tout apprécié. Je n'étais pas content du passage dans le journal car on faisait notre boulot. On a toujours fait notre boulot.

Me MY : le juge d'instruction vous ont posé la question **côte D 1806**, vous avez répondu qu'à Brétigny tout le monde faisait son travail, CAD vous avez les moyens de travail ?

T: Oui, on avait les moyens. Quand on nous demandait d'exécuter le travail, on le faisait.

Me MY : vous avez eu une expression assez marquante, concernant votre mode de travail à l'époque, vous avez dit, du temps de M. D., c'était du billard ?

T: Oui

Me MY : Pourquoi avez-vous dit cela ?

T: A cette époque-là, on travaillait différemment, appareil par appareil de voie. On avait le temps et les moyens de travailler. Le travail n'était pas le même du tout à cette époque. On travaillait beaucoup plus. On faisait le travail des voies que ce soit l'emplacement des voies ou autre.

Me MY : par la suite des entreprises extérieures sont intervenues un peu plus souvent ?

T: Oui, c'est arrivé. A chaque fois qu'on me posait la question, je disais que je faisais mon travail.

Me MY : en ce qui concerne l'auscultation au marteau, vous avez déclaré à l'époque (**côte D?**) savoir si l'AM a été faite ou non

T: J'avouerai que je suis un peu perdu. Je pense que oui mais je ne me rappelle plus. Comme je le disais tout à l'heure.

Me MY : quand vous avez entendu en 201, à la côte D 4369 et 43704 (lecture de la côte). Vous souvenez-vous de ce vous avez répondu ?

T: non, je ne me souviens pas.

Me MY : (Rappel des propos du témoin lors de son interrogatoire auprès des officiers selon les côtes citées). Manifestement là sur l'auscultation au marteau, ça se faisait ou pas ?

T: bah c'est que quand on partait faire des fam A , on l'emmenait

Me MY : ça se faisait ou pas ?

T: on regardant ce que j'ai marqué là , j'ai du me faire

Me MY : Vous avez dit que vous n'étiez pas d'accord.

T: C'est une déclaration que j'ai faite le 14?

Me MY : Oui. Une dernière chose, vous avez fait indépendamment du 30 août, la question s'était posée de savoir si vous aviez travaillé.

T: si je l'ai dit au juge oui

Me MY : dans les jours qui ont précédé le 30 août, vous avez fait d'autre visite des cœur avarié

T: Non

Me MY : Mme la présidente pourrait-elle projeter l'annexe 100 partie 3 page 10 ? C'est une fiche de visite du cœur du 28 août 2012. Cette fiche montre votre signature, une mention manuscrite avec 500 remplacées par 600.

T: oui

Me MY : autre document en partie 2 de l'annexe 100, page 51 en bas on voit le 29 août 2012, on voit que vous avez également corrigé des mesure à la main, c'est bien ça

T: C'est ce que je vois, oui.

Me MY : si je vous présente ces docs, ils sont contemporains de la visite du 30 août 2012, ect., c'est bien votre écriture ?

T: Oui

Me MY : merci, je n'ai plus d'autre question

Intervention de Me V.

Me V. : je me permets de rebondir sur une question de la partie civile, vous disiez à l'époque de M. E. c'était le billard ?

T: Oui

Me V. : est ce que vous vous souvenez avec vos collègues d'avoir fait appel à M. W pour faire cesser la sous-traitance et reprendre les activités ?

T: Non, ça ne pouvait pas être moi.

Me V. : est-ce que vous vous souvenez de la période de juillet 2013 ?

T: Non

Me V. : dans vos déposition vous avez dit ne pas avoir fait des tournées ?

T: non, je ne m'en souviens pas.

Me V. : dans le cadre de ces tournées vous partiez avec une clé 38 ? des boulons ?

T: Oui

Me V. : Quand il y avait un manque de boulon vous le remplaciez ?

T: on remplaçait si on avait sur nous. Quand on n'en avait pas, on allait le chercher.

Me V. : dans la journée?

T: oui

Me V. : vous vous souvenez avoir fait une formation pour la tournée ?

T: non

Me V. : vous avez dit dans vos déclarations que c'était 5 jours ?

T: oui je suppose

Me V. : ça vous ait déjà arrivé d'avoir deux boulons desserrés ?

T: Un oui, deux non

Me V. : et trois ?

T: Encore moins 3.

Me V. : vous auriez fait quoi s'il avait manqué 3 boulons

T : J'aurais alerté.

Me V. : on est tout à fait d'accord, merci Monsieur

P: Nous vous remercions d'être venu. On va libérer 2 témoins, M. C. et M. P.

(Sortie du témoin H)

(entrée du témoin G)

Intervention du témoin G

P: Bonjour M, aujourd'hui on est sur les suivi des cœurs et des avaries

T: Bonjour Mme la présidente.

P: d'accord. Comment procédez-vous ?

T: J'ai découvert le logiciel DEFCOEUR.

P: et vous avez rencontré des difficultés ?

T: Inaudible

P: donc vous avez suivi une formation

T: Au fur et à mesure que j'avancais dans la saisie, lorsqu'on ouvre une fiche d'avarie, le spectateur a trois mois pour venir. La saisie génère alors des opérations. C'est lui qui décide s'il faut programmer, remplir le dossier.

P: pour ça que d'en un premier temps M B s'en ai chargé à votre place, pour que le travail informatique soit fait

T: La première chose que j'ai faite à mon arrivée, lors de la saisie de l'avarie, j'ai mis la date, marqué mon nom. Les indications des opérateurs, les fiches comportent le nom des opérateurs et des personnes qui saisissent. Il y a deux choses, la personne qui a fait l'opération et celle qui a fait la saisie. A un certain moment, certaines indications ne me convenaient pas. J'ai alors repris les visites.

P: après avoir visité le terrain ?

T: non j'ai repris les visiter, quand on demande de mesurer une avarie, à ce moment tu dois faire apparaître une longueur

P: comment vous pouviez faire ça si vous n'avez pas vu la fissure

T: c'est quand je faisais les visites

P: On a du mal à comprendre qui fait quoi et quand? Quand vous dites je reprenais à mon compte cela ne veut rien dire. Soit, vous saisissez dans le DEF COEUR, soit vous mentionnez. Reprendre à son compte, ce n'est pas possible.

T: comme je vous ai dit, qd je faisais la visite des cœurs.

P: A quelle époque?

T: quand j'étais technicien d'appui je faisais des visites d'avarie des cœur, je mettais mon nom en tant qu'opérateur

P: C'est logique, oui

T: je mettais à côté la date de la saisie

P: Vous faisiez la visite et la saisine sur certaines visites. Et alors? Est-ce que normalement vous deviez faire des visites sur les cœurs ?

T:il y avait une difficulté de retours des agents sur le terrain

P: Des agents de terrain, oui

T: comme il n'y avait pas de connexion internet, il y avait des difficultés de retour et sur les feuille de visite il y avait des mention RAS or on demandait d'aller mesurer une fissure, comme ça ne me convenait pas, et tous les agents ont dit que je faisais toute les visites d'avarie mais je n'en ai pas fait sur le TJ 6/9

P: Vous seriez arrivé en juin 2012 et aurez commencé à faire les visites à partir de quand ?

T: En 2012, car je suis partie en vacance

P: On va vous montrer une fiche de visite. Ce n'est pas vous qui l'avez faite, c'est celle de Monsieur H. C'est le cœur qui nous intéresse. Vous n'êtes pas l'auteur de cette visite (projection de la fiche de visite). Le cœur à priori présentait une avarie de 10 avant de mettre 20. Après examen, il a remonté de 10 millimètres. A gauche, il y a une autre mention, " rail About D ", est-ce normal que sur une fiche de cœur figure une mention portant sur le rail ?

T: non, c'est l'about D.

P: Ce n'est pas possible Monsieur G, pourquoi? La fiche a été éditée le 2 août 2012 et imprimée le 2 août, mais c'était déjà marqué 10 millimètres.

T: et le fait qu'il mette c'est pas normale

P: Ce n'est pas logique.

T: dans le DEF COEURS on peut marquer des indications comme ça .

P: Oui le chiffre 20 est à la main. Quel est l'intérêt de le mettre sachant que la fiche concerne les cœurs ?

T: Il faudrait demander à la personne qui a fait la saisi de la fiche, ce n'est pas moi

P: Rassurez-vous ce n'est pas vous qui l'avez saisi c'est M. P et H.

T: je ne connais pas, ce n'ai pas moi:

P: Est-ce que vous avez des explications sur les fiches de 2008 bien que vous n'en soyez pas l'auteur.

T: j'étais sur l'autre Brigade, je n'ai jamais rencontré ce cas de figure sur le terrain? Le juge m'a demandé pourquoi il y avait du retard, je lui ai expliqué que des fois je ne pouvais pas démonter des vices seule, et je le marquais. Je fais une opération ou pas. Quand j'étais agent, il m'est arrivé de retourner des fiches de visite vide, même si je s'ils n'était pas content

P: vous arriviez à déclipser les Abouts tout seul ?

T: il a diffèrent joint, il y a des TJ ou il y des bracelets simples, certains on peut les faire, d'autre c'est pas possible. A l'heure actuelle les opérateurs qui marquent les famille B marque les joints et marque s'ils ont pu le faire ou pas .

P: vous parlez des familles B qui ne peuvent intervenir que dans la nuit ?

T: tout ça pour dire que sur toute une gare en une année la personne dit qu'on arrive à tout démonter en été comme en hiver, j'y crois pas. A certains moments on ne peut pas les toucher

P: Quand vous étiez à Brétigny sur Orge, vous étiez sur quelle voie?

T: la brigade 2

P: En 2003? parce que vous étiez à l'époque de Monsieur SERCQ ?

T: oui

P: M. H disait qu'à votre époque, vous ne démontez pas tout. Vous, vous démontez tout ?

T: oui bien sur

P: quand vous êtes devenu technicien d'appui, ça paraît étonnant que vous ne pouviez expliquer comment pendant 5 ans il y a cette erreur ?

T: Non

P: Monsieur H non plus ne se sent absolument pas responsable, la SNCF non plus. M le Procureur, vous avez des questions ?

PR: Non je ne poserai pas de question

P: Du côté de la partie civile?

Parole aux avocats de la partie civile

Me C: Vous avez fait une visite de suivi de cœur sur la TJD, d'avarie sur la TJ ?

T: Non

Me C: vous savez comment avait cette visite-là ?

T: Vous venez de me le montrer.

Me C: Lecture de **la côte 15436/10**

T: quand j'étais PA, je n'ai jamais fait de visites d'avaries, de joints sur la traversée.

Me C: Est-ce que vous avez une idée du temps qu'on met pour démonter les éclisses de cette TJ là ?

T: c'est une opération assez délicate.

ME C: Quand on va se ménager qu'elle dure? est ce qu'on peut décider de la faire sans interruption

T: je ne pense pas.

Me C: je reviens sur les cœurs avariés en 2012 ce n'est pas vous de rentrer ces visites sur le DEF COEURS ?

T: sur ce cœur, non

Me C : Merci, je n'ai plus de question

Me D: Pour les visites des CA il y a des dates limites, des alertes qui apparaissent sur les DEF COEURS ?

T: Normalement les visites concernant les avaries sont générées 4 secondes.

Me D: Donc vous avez eu une alerte et quelqu'un a fait une tournée ?

T: Je vous ai dit que je n'ai confié cette tournée à aucun agent.

Me D: et pourtant vous étiez chargé de gérer les visites, vous n'avez jamais eu d'alerte ou mandater les agents pour faire cette visite ?

T: Je n'ai jamais mandaté d'agent pour effectuer cette visite.

Me D: ça revient à ce que vous avez dit, que vous n'avez jamais mandaté des agents pour visiter la TJD 6/9. Merci, je n'ai plus de question

P: Quel est votre ressenti ?

T: J'ai été honnête, j'ai répondu, je n'ai pas fait la visite.

P: Est-ce que c'est vous qui avez demandé à un autre agent de faire la visite?

T: je n'ai pas du tout donné une fiche de visite à M. A.

P: Ce n'était pas votre travail de donner les fiches aux agents?

T: Si mais celle ci, je ne l'ai pas donner

P: C'est donc, soit M. P, soit M. P. Pourquoi êtes-vous sûr que c'est pas vous?

T: parce que dans ce cas de figure je ne l'ai jamais vu

P: En quoi est-ce atypique?

T: j'ai jamais te sur un TJ démonté les joints, j'aime pas cette situation, je ne la connais pas

P: Vous voulez dire que dans la mesure où c'était un about D, il fallait demander une interception à l'agent, mais comme il y a aucune trace de l'intervention, vous dites que ce n'est pas vous.

T: (silence)

P: Vous pensez que M P a fait du faux ?

T: Madame la Présidente, je ne sais pas

P: Merci Monsieur, je crois qu'on ne se verra plus. L'audience est suspendue

P: Bonjour Monsieur, merci d'avoir attendu. A la page 20 de la côte D 1292 (lecture de la côte)

T: je maintiens ma déclaration et les agents avait le matériel

P: on passe sur le sujet des suivis des cœurs, en cas d'avarie, la personne fait une fiche d'affaire qui sera mis dans le logiciel DEF COEUR; Pour vous c'est M G qui devait gérer ça ?

T: C'est M. G qui était chargé de l'avarie. Il devait programmer une visite avec un programme du site concerné.

P: Pour vous c'était lui qui devait saisir le DEF C ou effectuer la visite ?

T: Je pense que la visite pouvait être donnée à une personne autre que celle prévue.

P: il nous a été dit que M g avec des problème avec le logiciel, et que vous avez pallier cette difficulté mais dans quelle proportion et proportion et sous quelle forme ? la fiche qui nous préoccupe est la fiche A faite le 30 août 2012 (interprétation de la côte 16869) cette mention vous interpelle ou pas?

T: effectivement, j'interprète le document comme une annotation qu'on aurait pu ajouter dans le DEF COEUR de nous-même.

P: on a l'air de penser que du côté du rail il y aussi une fissure

T: En tout cas, ce n'est pas présenté sur le schéma.

P: non il n'y pas de dessein, on a que les about de cœurs. Le dessein à gauche se serait quoi ?

T: Sincèrement, j'ai du mal à interpréter le DEF COEUR.

P: C'est pas la seule il y en d'autre, et ce qui est étonnant c'est que c'est vous qui l'avez faite , pourquoi ?

T: Je ne m'en souviens pas vraiment.

P: on a cru comprendre qu comme il avait du mal avec le logiciel, vous pallier sa compétence et il faisait beaucoup de terrain

T: Non, je ne me souviens plus avoir suivi les avaries.

P: qui a préparé en amont cette fiche d'avarie? M H dit l'avoir fait

T: Si vous me posez la question de savoir si je suis l'auteur de la fiche, je n'en sais rien.

P: le 2 août la fiche sort et dit qu'il y a 10 mm sur l'about D, est ce que vous savez faire la distinction entre les about ?

T: Non, il n'a pas dit oui ?

P:

T: Je ne peux pas vous le dire.

P: Donc M a dit qu'il y avait une fissure sur l'about D' une entretoise

T: Il faut une interception.

P: Comment ça se prépare?

T: ça se prépare entre le TO et le TA. Ce sont des couples qu'on a.

P: C'est M G qui aurait dû prévenir les gens pour faire l'éclissage de l'about D

T: oui,

P: Le problème est que M H dit avoir travaillé le jour, ça été difficile de reconstituer les nuits, et il n'y avait rien du tout?

T: Sans d'entretoise,

P: le petit point est que l'avarie se trouvait à l'about C et non D

T: De toute façon il faut surveiller tous les abouts qui ont une fissure

P: on se pose la question de savoir si il y aurait dû avoir quelqu'un

T: pour les visites, il faut une opération.

P: comment expliquez-vous, on ne comprend pas ce qui s'est passé avec cette about C, car c'est lui qui est cause de l'accident. Est-ce que dans votre carrière à cette époque vous vous y connaissiez sur les abouts ?

T: Non

P: à votre époque vous vous souvenez de la rectification d'une avarie ?

T: J'ai vu le démontage d'éclisse quand il y avait un désordre de l'entretoise

P: Mais l'entretoise qui s'appuie sur l'éclisse, un about. Donc là vous ne pouvez pas nous expliquer cette affaire d'abord. M le procureur des questions ?

PR: Non

PAROLE AUX AVOCATS DE LA PARTIE CIVILE

(Intervention de Mme C)

Me C: c'est la première fois que vous avez entendu parler des problèmes d'about et de cette erreur ?

T: Non

Me C: ce document, vous l'avez déjà vu?

T: oui mais on ne m'avait pas posé des questions dans ce sens

Me C: Quelle est votre explication sur l'absence d'about D et C pendant à peu près 5 ans, 4 ans au moins, avec une visite minimum imposée.

T: malheureusement j'en ai aucune

Me C: Je vais vous lire la page 27 de votre déposition

T: je reste sur la déclaration mais je n'ai pas d'explication

Me C: Vous avez affirmé n'avoir jamais recouru à l'auscultation. Avez-vous suivi des équipes et constaté que le marteau était utilisé ?

T: je n'ai pas le souvenir d'avoir accompagné des équipes

Me C : merci Monsieur je n'ai plus d'autres questions

P: Avez-vous des questions, la défense

PAROLE AUX AVOCATS DE LA DÉFENSE

(intervention de Me V.)

Me V. : Vous effectuiez des tournées dirigeantes sur le secteur durant les 6 premiers mois de l'année 2013, vous souvenez-vous d'avoir effectué une tournée le 4 avril 2013 (voir la côte D 110)

T: je ne me souviens pas exactement d'avoir fait cette tournée

Me: on a votre compte rendu, est-ce que vous avez effectué cette tournée seul ou avec un annonceur ?

T: Oui, seul

Me: Tournée seule sans annonceur le 4 avril 2013, c'est M. W qui a pris votre tournée du 4 avril 2013, pensez-vous que vous l'auriez effectué seul?

T: je l'aurais effectué seul si j'avais pas d'annonceur à ma disposition

Me: Au cours de ces tournées dirigeantes, vous emportiez du matériel avec vous?

T: j'en ai fait bcp de tournée j'apporte de temps en temps peut-être, mais en général non

Me: Ce qui veut dire que sur ce compte rendu, vous mentionnez à la page 2 ligne 8 "attache desserrée, serrage conso". A quoi renvoie "serrage conso", était-ce pour permettre aux agents d'effectuer le serrage ?

T: l'intervention de

Me: Si vous aviez observé l'absence des vices, qu'auriez-vous fait?

T: j'aurais demandé à ce que ça soit remis en place

Me: Vous l'auriez mentionné sur la fiche, ou auriez-vous demandé une intervention directe?

T: je ne sais pas quel position j'avais à l'époque, mais j'aurais demandé à ce que ça soit remplacer en fonction des boulon manquant, ceux de l'intérieur son moi grave, mais l'extérieur c'est grave

Me: j'ai demandé à M. H ce qu'il aurait fait, mais vous, qu'auriez-vous fait? Auriez-vous intervenu ?

T: pourquoi vous la faisiez tout seul cette tournée

P: Vous aviez le droit de la faire tout seul cette tournée?

T: Il y avait un texte qui nous interdit de procéder seul. On devait faire attention à la circulation.

P: le test qui vous interdisiez de la faire seule, on vous la montré

T: je n'ai pas le souvenir qu'on m'ait dit de ne pas le faire.

P: et avant que vous le faisiez comment dirigeant, vous le faisiez comme stagiaire ou est-ce que vous savez déjà vu des dirigeant faire des tournée seul

T: Oui

P: où ça ?

T: à Montparnasse où j'étais avant.

Me V. : Ce qui est mentionné, c'est un rythme de 3 kilomètre/H. Vous mettiez donc plus de temps ?

T: oui c'est ça

Me V. : votre compte rendu fait deux page, avec celui de M W ce sont les comptes rendus les plus complet de février à juillet 2013

T: quand on partait en tournée, on bloquait.

Me V : Il n'y a pas de pièges. Vous savez que le sujet c'est la vigilance ? Merci Monsieur

P: d'autres questions du côté de la défense?

(Intervention de Me MY)

Me MY : Vous avez été entendu en tant que témoin et témoin assisté. C'est bien cela ?

T: oui

Me: Je suppose qu'à l'époque, les juges vous ont expliqué en janvier 2016 la différence entre le statut de témoin et de témoin assisté.

T: oui il me l'ont expliqué

Me MY : Quand vous êtes entendu par les magistrats, on ne nous interroge pas sur la saisie faite dans le DEF COEUR. Est-ce qu'au moment où vous êtes entendu, vous mentionnez cela ?

T: non

Me MY : quand vous êtes entendu par la police vous dites que vous avez certains fois rempli le logiciel, DEF C mais vous ne vous souvenez pas, qu'au mois de sep 2012 que c'est vous qui avez rentré dans le logiciel la fiche de visite de cette about avarié ?

T: Non

Me MY : vous ne vous souvenez pas que vous avez entré la visite du 30 août ?

T: oui, c'est ça

Me MY : et les MI ne le savent pas encore, mais malgré ça vous êtes considéré comme témoin assisté ?

T: oui

Me MY : et là les juges vous demandent si vous pensez que votre responsabilité pénale est engagée. Je suppose que vous êtes dans une situation inconfortable ?

T: non, je ne pense pas.

Me MY : Quand vous faites la réponse dans ce PV, est-ce que vous vous souvenez si la réponse est longue ou courte ? Je vais vous lire votre réponse qui est à la page 26 de ce PV (**lecture du PV page 26**). Vous allez être convoqué par les magistrats après avoir reçu la preuve que c'est vous qui avez enregistré la fiche de l'avarie dans le logiciel D 16904, est-ce que vous avez été choqué, etc ?

T: Non, j'ai saisi un document

Me MY : (lecture de la question posée par les magistrats instructeurs)

T: ça ne me surprends pas d'avoir saisi la fiche, quand j'ai répondu à l'époque non , je ne me souvenais pas

Me MY : vous aviez connaissance de son témoignage. Qu'est-ce que la déclaration de Monsieur H vous inspire concernant cette signature de M. H et la question des magistrats ?

T: l'idée c'est l'interprétation qu'on peut en faire ,soit on a pas démonté soit on ne sait pas lire

Me MY : parallèlement à ça, si M. H dit vrai et qu'il a démonté un about car on sait qu'il n'y avait pas de about, et qu'il a démontré, est-ce que ceci ne vient pas conforter ce que vous dites là? si vous l'avez mal nommé dans le DEFCOEUR, c'est parce que l'avarie avait été ouverte depuis 2008? Des conclusions que vous tirez, il peut y en avoir deux. Êtes-vous aujourd'hui capable de trancher aujourd'hui ?

T: non

Me MY : M. H a donc raison car vous n'êtes pas capable de trancher.

T: je ne suis pas capable de trancher

Me MY : Merci

P: où aurait-il eu l'idée de démonter l'About D?

T: je ne peux pas répondre répondre à cette question

P: Il aurait pris sous sa gouverne de démonter l'About D. Merci Monsieur, nous nous reverrons le lundi.

(sortie du témoin)

(Intervention de M. W)

P: M. W voulez-vous venir à la barre ? On est conscient qu'à cette époque vous n'étiez pas en poste, mais avez-vous un éclairage pour l'enquête ?

M. W: la seule chose que je peux imaginer, c'est que sur l'about D, on parle beaucoup de l'entretoise.

P: vous voulez dire à l'intérieur?

M W: Elle est limitée

P: Vous voulez dire que?

M.W: Qu'il est possible de la faire tomber. C'est une visite partielle, de demi-face.

P: pour vous cette visite à été faite ou pas ?

M.W: C'est compliqué car il y a deux hypothèses ; s'il y a une erreur sur l'interprétation de l'about, la personne qui intervient pourrait ne pas intervenir sur le bon bout.

P: vous voulez dire qu'il y a eu une incompréhension sur la lecture des abouts ?

M.W: Effectivement,

P: Sinon, concernant le débat de la journée, voulez-vous ajouter des éléments?

M.W: juste une petite remarque, au second semestre il y a eu la demande de renforcer le secteur avec un deuxième TA, c'est d'ailleurs comme cela que M B a rejoint l'effectif de Brétigny.

P: A quel moment est arrivé M. B

M.W: Il y a eu deux TA, il a rejoint en renfort.

P: Il y en avait deux?

M.W: Oui, en renfort avec M. G

P: c'est une évolution que vous avez initiée à votre arrivée?

M. W: oui, mais pas directement dès mon arrivée

P: Pour M. W s'était heurté à la confusion.

M.W: ce n'était pas hyper fiable de se positionner comme ça

P: Des questions Monsieur le Procureur?

PR: Non

P: La partie civile?

Me C: vous avez affirmé que M G n'a jamais sollicité à être accompagné ? c'est D 12957 page 3, deuxième partie de la page (lecture)

P: c'était à l'époque où vous étiez avec lui pas avant .

M. W: Avant, j'étais à l'unité.

Me C:

M.W: Non, elle n'avait pas été faite.

P: c'est à partir de février que vous pouvez être sûr de vous pas avant ?

MW: ...

Me C: Dans la même déposition, on est bien d'accord que si on avait été démontée la boue D une seule fois entre 2011 et 2013, la confusion aurait été repérée ?

M.W: C'est sûre que si l'about D avait été constaté, on l'aurait démonté (à vérifier).

Me C: ça veut dire que?

T: Oui

Me C: ça vous paraît envisageable

T: ça paraît pas si envisageable.

Me C : Merci

(Intervention de Monsieur AU)

RP SNCF: Si on récapitule les informations de ORTC qu'est ce qui frappe ? : en page 238 on voit que monsieur G n'a pas constaté la fissure. En page 239 l'ORTC dit que la visite de fin de garantie n'a pas été garantie. Aucune des visites annuelles n'a été faite, la visite annuelle n'a pas été faite, l'ORTC dit qu'il y a réparation du cœur sans démontage d'About. Finalement, tout est faux, mensonge et falsification. Je trouve que c'est profondément injuste par rapport à tous les éléments apportés par la SNCF. C'est injuste au vu des personnes des brigades de Brétigny dont un grand nombre atteste de la réalité des interventions prévues par le référentiel à savoir M. M, M. C, M.M, M. B, M. R, M.E, M.C, M. R, M.E, toute personne qui sur les différents points de contestation ont soutenu que les opérations ont été faites correctement. La réalité des joints éclissés lors des familles B et l'auscultation au marteau lors des familles A. Toutes ces personnes ont disparu du texte de l'ordonnance de renvoi. Ce qui fait dire qu'il y a un angle partiel, c'est notre interprétation du document et je pense qu'il faut y consacrer cela. Si on revient sur le premier point, Peut-on afficher la côte D 17014 ? Le sens est

que M. M affirme avoir fait démonter l'éclissage le jour de sa visite. C'est déjà un premier point de départ, alors pourquoi accuser cette personne et pourquoi tout le monde mentirait sur cet appareil quand il y a des dizaines et des dizaines. On peut affirmer qu'aucun appareil de voie n'est suivi, ni entretenu sur le territoire de l'unité. L'affirmation que la visite de garantie étant faite, me paraît infondée (**interprétation de la côte**).

Je ne vois pas ce qui permet aux juges instructeurs de dire que c'est un faux. Je vous affirme Mme la présidente qu'on ne peut pas mettre tous les agents sous surveillance. L'affirmation selon laquelle aucune visite n'a été faite est infondée sur l'outil DE COEUR. Je voudrais reprendre ce que j'ai dit sur le sujet ce matin. Il y a sans doute eu une erreur. On a vu que certaines personnes hésitaient à mettre les bouts. Et les équipes se seraient apparues de l'avarie et ce seraient ...

La visite a été précédée de nombreuses avaries. On peut regarder ces documents et se poser la question de savoir s'ils sont tous faux ? Je trouve cela incroyable de penser une telle chose. Il a été réaffirmé tout à l'heure par M H que le démontage a eu lieu. Le RTC nous confirme le démontage. Peut-être faut-il regarder ces fiches de révisions pour expliquer le malentendu. Par exemple sur la côte D'20165 (**interprétation de la côte présentant un tableau de consultation d'un cœur**) . Il y a une prescription de l'IN 310 qui a été rapportée par le soudeur M. B dans sa déposition (fiche 415 de l'IN 410 qui résume ce qui vient d'être dit).

Ce grief de l'ORCT n'est pas fondé. Les interventions sont faites conformément à ce qui est prévu par le référentiel. En ce qui concerne le démontage des éclisses pour les avaries, on pourrait regarder la cote D 12105 du témoignage de M. L (lecture de la Côte). Monsieur G est dans le même sens (voir la côte D 12129, M.C), en D 12132 (la question sur le démantèlement d'éclisse). Venons-en à l'extrait de P (voir la côte D 12063). Venons-en à l'extrait de M. G à la côte D 12224 avec l'extrait de M. G (voir aussi les côtes D 12227, D 12039, D 12427, D 12084, D 12086). A mes yeux, les expressions qui ont dû être produites découlent de questions de formulation longues

SURVEILLANCE DES COEURS

IN 276 ‘‘SURVEILLANCE COEUR MANGANÈSE POUR APPAREIL DE VOIE (ANNEXE 3 du 5 juin 2012)

INTRODUCTION

P: L'enjeu de la SNCF est de détecter les éventuelles avaries. On voit par l'auscultation, de vérifier que les défauts ou avaries ne sont pas apparus. La surveillance ici ne concerne pas uniquement les fissures. Le logiciel ARMAN COEUR est le logiciel de base qui recrute les cœurs, avec à côté le TEF cœur censé être alimenté par les avaries détectées par les agents voies détectées par des processus de transmission de façon à détecter une descente sur le terrain. Dans ce logiciel, on a la FA (fiche d'avarie) qui renvoie à une sorte d'ordonnance qui indique le traitement à suivre. Pour les familles, il incombe de partir avec cette fiche sur le terrain, ce qui a été allégué par M. ESSAC. En effet, il a affirmé se rendre sur place avec cette fiche FA qui permet de renseigner le cœur en question et la partie croquis permet de localiser l'avarie et est validée par une localisation voie. En cas d'avarie, l'expert doit vérifier. Dans l'attente de son attente, des contrôles ont lieu. Lors de son passage, il remplit la fiche, indique l'urgence en cas de réparation. On se souvient qu'en lien avec la traversée, la file droite, il existe un numéro particulier, un cœur qu'on va suivre afin de voir s'il a été suivi. Dans cette partie aujourd'hui, il existe un certain nombre de documents à exploiter. C'est le cadre de pratiques professionnelles. In concreto, il y a eu des critiques émises par l'accusation dont d'une part, les dérives constatées lors de la prospection et d'autre part, le cœur (11301 de la TJD) avec les points d'interrogations et des questionnements plus spécifiquement concernant ce cœur. On abordera ces deux volets de façon globale.

S'AGISSANT DES DÉRIVÉES DANS LA PROSPECTION DU COEUR

P: Il a eu des controverses lors des interventions concernant l'auscultation au marteau. Cette controverse a été justifiée par le niveau de formation puisque les agents à priori auraient été tous formés à la pratique des auscultations mais sur le terrain, ils étaient en mesure d'ausculter, certains le faisaient en pratique, c'est le cas de M. E. et de M.R. On verra ce que dira M. G. et M. L. a mentionné l'avoir fait régulièrement.

De façon globale, s'agissant de la prospection, ladite visite imposée par le référentiel IN 276, in concreto, M M. a corroboré l'opinion de certains agents qui, quand il descendait, faisait confiance aux agents qui l'avaient détecté. M. B. a mentionné que “ *lorsque l'avarie est constatée, un agent vérifie la réalité de l'avarie, une affiche est remplie sur le DESCOEUR, le cœur est avisé qui informe le TA. Avant sa venue, on décide de voir s'il y a d'autres cœurs malades. Lorsqu'il vient, il examine certains cœurs et décide du changement ou non. En ce qui concerne l'avarie, il établit un cycle, les visites se font tjrs avec des annonceurs. Lorsque je l'ai accompagné, on a pas demandé à démonter les éclisses. C'est un agent de brigade qui s'en occupe* ”. M. P. a affirmé qu'il ne lui a jamais été demandé de démonter les éclisses.

On sait qu'un train peut passer sur un éclissage très rapide. Le démontage de ces éclisses n'est pas évident. Les fissures sous éclisses ne sont qu'une partie de ce que nos cœurs doivent présenter. Les fissures d'une éclisse ne sont pas les plus fréquentes. Lorsqu'on lui a posé aussi la question, M.A. a indiqué que “ *cela demandait un démontage des trains, ce qui est impossible de jour. Je pense que ce sont les agents de bureau qui le font. Nous, on intervient de façon visuelle. Une avarie simple c'est plus aisé mais plus lourd cela nécessite une interception* ”. Ces déclarations ont été confirmées par

un autre agent entendu. M. C. Il a aussi dit que ces visites étaient faites de moins en moins. M. P. a indiqué que c'est possible mais l'agent doit le faire avec des boutons/boulets à clavette. C'est la problématique du suivi des cœurs. L'expert cœur, pour la fissure détectée sur le cœur 11 311 a affirmé l'existence d'un démontage tous les ans. Cette problématique de se dire que les démontages intervenant la nuit, font émerger une autre réalité, celle du suivi des DEF COEURS. Le logiciel DEF COEUR permet le suivi de la base de cœur, des suivis et de la réparation. Tous les événements, défauts, avaries doivent être enregistrées dans le logiciel. On en a un certain nombre. Pour les juges instructeurs, l'absence de maîtrise du DEF COEUR a pu avoir une incidence. M. M. a déclaré que M. G semblait mal maîtriser le logiciel malgré les deux formations dispensées "*M. G confondait le pas des visites et le pas de visites hebdomadaires (...)*". Qui décidait du pas de cœur? M. GEROL est arrivé en 2011.

Corollairement, il y a un problème dans la continuité du suivi. M. FORESTIER sur la période du 25 février au 12 mars 2013 indique que "*s'agissant de l'intervention, c'était insatisfaisant car, il y avait des retard une confusion par le TA. Sur l'exhaustivité des données, c'est aussi insatisfaisant.*" C'est une appréciation au 12 mars 2013 (**voir l'annexe 99**). M. FORESTIER explique que les retards étaient de 1 à 6 semaines et que la quasi-totalité des cœurs avaient une avarie de retard de plusieurs semaines, soit 1 mois et demi. M. G. a contesté ces propos. Lorsqu'il a été entendu, M. W avait précisé que ça relevait de M. G., il n'avait pas les prérequis pour exercer ses fonctions. Ce poste est souvent récupéré par un chef d'équipe, ce qui n'était à priori pas son cas. (**lecture de l'annexe 99**). En mai 2013, le problème n'était pas résolu avec M. G. Sur la période 2011-2013, c'est un peu problématique.

A L'AUNE DE LA PROBLÉMATIQUE DE LA TJD 6/9 DU COEUR - 13 301

P: Il y a des soucis concernant le suivi des cœurs car les fiches d'avaries ne sont pas très fiables. (lecture). A priori, l'avarie a été informée et remise à M. SINOTI et donc, n'apparaissait au début de l'enquête. M. G. a été entendu et a remis des pièces ; ce n'est que très tard, en février 2013. Deux fiches de visites ont été rendues le 30 décembre 2012 et en septembre 2010. La SNCF a indiqué qu'il n'avait pas indiqué. Le 28 février 2008, avarie sur la voie D du cœur, en juin 2008 l'expert décide de procéder à une expérience annuelle qui est dissimulée sous l'éclissage. Lorsqu'il a été entendu, M. MARODO a sous-entendu que la fissure se trouvait sous la mousse C. Il a été chiffré à 50 centimètres (**poursuite de la lecture**). Il y avait des sortes de petites exclusions quant à la responsabilité contractuelle du FA. selon laquelle, en cas de troubles, il y a une exclusion de garanties. Il n'y a pas de visite de fin de garantie, des problèmes de logiciels ont été relevés. La problématique de la fiche de visite faite le 30 août 2012 est imputée à M. A.

(**lecture de la côte D4388**)

AFFICHAGE DES FICHES

1ère fiche: 13 septembre 2010

P: Monsieur AU des éclairages ?

RP SNCF: Merci Madame la Présidente, sur votre préambule, je crois qu'il y a une petite inexactitude car M. G. est arrivé en juin 2012, a commencé ses missions dès octobre 2012. En ce qui concerne le suivi des cœurs, je vous proposerais qu'on ouvre la côte D **7847**. C'est un procès-verbal qui liste l'ensemble des interventions sur le suivi du cœur. On y différencie les travaux réalisés sur le cœur. Je vous propose qu'on scinde les éléments avec la fissure et les réparations.

P: On va commencer par les fiches de visites

RP SNCF : D 7847, ce document est un point d'appui car il a l'habitude de démontrer la capitalisation. Le 28 février 2008, il y a la découverte de l'avarie. On ne va plus parler d'un suivi, la fiche qui en découle est la **D 4412** qui est examinée. On identifie l'appareil, le cœur.

P: On est le 28 ?

RP SNCF : La découverte est du 28 février 2008 et sur ce document, y figure la décision de l'expert cœur un peu plus bas (**interprétation de la côte D 4412 et D 7847**)

Me MY : (inaudible)

RP SNCF: la décision de l'expert-cœur est soumise au DIP de production. Entre le 20 et le 21 juin. Le DUT a validé le...

P: c'est à l'envers, c'est pas évident pour les agents. Nous on doit le retourner pour comprendre

RP SNCF: oui

APC: C'est pas normale, c'est pas notre métier de le retourner

P: je vous comprends

Me MY : le croquis à côté des avariées qui va avec le doc du 28 février 2008, la côte D 7841 qui va avec les côtes 4412 et 4413. Celle qui nous intéresse est à gauche

RP SNCF: ce qui est trompeur est que le chiffre C et D sont placés de manière verticale, est-ce que ça a contribué à l'erreur, je l'ignore

P: Cette fiche manuscrite a été validée par qui ?

RP SNCF: On a le tampon des directions de proximité

P: Quand est-ce que ça a été décelé?

RP SNCF: ça été décelé par les agents qui ont fait le montage de 2008. Le document **D 47** on a vu les étapes 1 et 2

P: Oui

RP SNCF: La 3ème étape, est la première visite d'avarie avec le passage du specteur. C'est un document de multiples fois. C'est la fiche DEF COEUR de cette visite.

P: Fiche avarie qui a été créée.

RP SNCF: cela génère (...)

P: 30 millimètres?

RP SNCF: c'est en **page 9 de l'IN 276 de l'annexe 3 du dossier**. On crée une fiche d'avarie qu'on suit. Par contre, la page 11 de ce document (lecture du document).

P: On ne bouge pas tant que ça n'a pas fait 30 mm. Une fois qu'une fiche est créée, elle alerte?

RP SNCF: On déclenche une nouvelle visite d'experts. L'évolution est normale et non inquiétante. Toutefois, si l'évolution est supérieure à 30 millimètres, on déclenche une nouvelle visite.

P: est-ce qu'il y a une fiche manuscrite

APC: il n'y a pas d'évolution?

RP SNCF: Il n'y a pas d'évolution mais c'est sur la boue fissurée que le contrôle a eu lieu.

P: On le verra après

RP SNCF: Commentaire de la D20072. C'est pour cela que ces avaries, aussi minime, ne peuvent pas être couvertes par la garantie. On a la côte **D20172**, on parle de découverte de fissure ou de découverte qui permette de justifier cette garantie.

P: est- ce qu'on a la preuve qu'il y a eu déséclissage ?

RP SNCF : Je n'ai pas de preuves. ça doit être fait mais tous les actes de maintenance ne font pas l'objet de vidéos, de caméras. Normalement, ça fait partie de la visite que de procéder au démontage. La qualité de la FA. que peut être mise en cause au regard de l'importance de l'avarie, ce n'était pas le cas. Cette visite ne se fait pas avec le fournisseur, elle a lieu seulement avec nos équipes.

P: En même temps là ça fait moins d'un an qu'il ont été détectés

RP SNCF : Ça fait 1 an à peu près que la fissure a été découverte. La découverte ayant été faite en 2009, il fallait procéder à la visite.

P: je ne parlais pas de la visite mais du de déséclissage qui doit se faire tous les ans selon les experts

RP SNCF : Le 1er d'éclissage annuel a lieu le 8 juillet.

P: là il n'y a pas eu de déséclissage ?

RP SNCF: Le d'éclissage a eu lieu de façon annuelle tout de suite après la première décision.

P: Donc ils ont fait la même chose le 11 février 2009

RP SNCF: là ils ont démonté les 4 sabots, afin d'observer le cœur dans son intégralité. Ils n'ont rien découvert de nouveau et il n'y avait pas de fissures particulières.

PR: Je voudrais comprendre la logique. Si cette avarie est grave, il y a contrôle ?

RP SNCF: Le suivi de l'avarie se fait par rapport à la date de décision

PR: Pourquoi le 28 février 2008, il n'est pas calé avec le mois de février 2009

RP SNCF: C'est une famille B. Le cœur a été remplacé en 2006. Une famille B tous les 3 ans et ce cycle continue.

P: ça n'a pas d'incidence sur le...

RP SNCF: Non, ensuite on passe à l'étape 5, Fam A, de de renseignement de la boue au marteau

P: cette fiche est en côte ?

RP SNCF: Elle est en côte **D 20075** et suivants sur la famille A.

P: Là le cœur est vide, D 20083

RP SNCF: il y a une vérification des aiguillages, contre rails. Là on a tous les côtés du cœur

P: A priori on a pas les pages du schéma du cœur de la visite

APC : moi c'est D'20085

P: C'est le scellée 166476. On voit que l'examen des cœurs est vierge. Il n'y a rien. Après on passe à celle du 16 janvier 2008. On est le 14 avril 2009.

RP SNCF: Il a eu cette famille A, auscultation, pas de trace, néanmoins, à cette date, la détection était impossible avec le procédé du marteau. Ensuite, il y a le suivi le 10 juin 2009. Les visites annuelles prescrites par l'expert cœur sont respectées. Le doc D 20076 atteste de cette visite, la date de la visite est le 18 juin 2009 et saisi dans l'outil DEFCOEUR. Si on revient à la chronologie, en 2010, il y a une nouvelle famille A. A l'époque de l'interrogatoire, une fiche a été retrouvée. Il est marqué un sens de formulaire. On produit toutes les visites de famille A.

P: c'est la fiche coté

RP SNCF: Je crois qu'il a été auditionné. En tout cas toutes les cotes de protections y sont. De mon point de vue, quelqu'un l'a dit hier, il est rare de retrouver des avaries avec l'auscultation au marteau. **(poursuite de l'explication de la côte précitée).**

P: ça ne rentre pas dans le suivi, c'est hors sujet.

RP SNCF: le doc est signé par un agent technique, c'est la fiche **D 16870**

P: ça c'est le 13 septembre 2010

RP SNCF: C'est l'étape 9 du document. M. R. La fiche DEF COEUR est en **D 20174**. Il y eut la fiche manuscrite, puis un enregistrement. On voit qu'il n'y pas d'évolution, c'est toujours à 10 mm

P: La date de fin de garantie ?

RP SNCF: c'est un cours FA. en janvier et posé en avril 2006

P: Il n'y a pas eu d'études d'analyse des cœurs troués

RP SNCF: Si Madame la PR. On a mis en place un suivi particulier, spécifique des cours, car il y avait un nouveau moule de FA., depuis 2006

P: Après l'accident donc?

RP SNCF: Oui

P: Et alors?

RP SNCF: On a mis un tas de critère allant jusqu'à une visite des cœurs sollicités et un processus de retrait a été sollicité.

P: Ces lignes n'ont pas été posées au même moment?

RP SNCF: quand un cœur est FA. on a Un an pour le mettre en voit car il y a une garantie de 4 ans, on a pas intérêt à les laisser dans les stockage

P: En tout cas le 13?

RP SNCF: Il y a à peu près 62000 cœurs qui sont en service. C'est pour situer le patrimoine du cœur qui est très important, d'où le matériel de suivi. L'autre étape, c'est la famille B de 2011. On a la trace que cela fut du 18 au 14 novembre 2011. Tout le travail de cette période n'a pas été retrouvé. En principe, en famille B, il est prescrit le démontage de tous les abouts. On peut détecter des avaries mais l'objectif premier est de nettoyer, presser.

P: il n'y avait pas un focus sur l'évolution de la fissure ?

RP SNCF: Non, évidemment, si les agents voient quelque chose, on démonte etc.

P: On fait donc attention?

RP SNCF: Oui, je suis d'accord. Il y a une lacune sur la traçabilité, des constats issus du travail de novembre 2011. Si on continue, à la famille A de 2011 avec la procédure au marteau.

P: en **D 3059**, lui il nous l'a toujours dit qu'il l'avait fait

RP SNCF: M. L fait partie des personnes qui affirment l'avoir fait. L'étape suivante est la troisième visite de suivi de l'avarie. La procédure essentielle destinée à savoir comment ça se passe. il en ressort, une absence d'évolutions qui ressort en **D'20176**. La date de la visite est fixée au 01 septembre 2011. C'est un travail à deux. En tout cas, on constate l'absence d'évolution. Donc, la famille B de 2011 doit être calée derrière cette date car elle fut en novembre. Elle suivait à deux mois près le suivi de l'avarie qui n'a pas constaté d'évolution. Le 30 août 2011, marque la 4ème procédure voire la **D 16869**. La signature renvoie à celle de M. A., il y a 8 fiches signées par lui. C'est dans ces documents qu'on...

P: Si on est sur ce doc, j'avais du mal à identifier ça, on est d'accord qu'on est sur le trou 3

RP SNCF: inaudible

P: il y a un souci car au bout c'est le joint ?

RP SNCF: le trou à gauche c'est le trou 4

P: c'est incohérent

RP SNCF: la fissure on la voit là, on peut la voir aussi bien à gauche qu'à droite

P: (**interprétation du schéma**) A priori, on nous a expliqué que c'était en milieu de voie. J'ai Paris et Limoges, en même temps, c'est une visibilité de très loin. Au regard de l'emplacement, il n'y a pas de logique.

RP SNCF: il est à cheval dessus, il a démonté les éclisses

P: En ce moment-là, il fait un schéma de l'intérieur de la voie.

RP SNCF: Les dessins sont pré dessinés.

P: Je vois cela sur l'autre à gauche.

Me C: (émet un commentaire sur la confusion du schéma)

RP SNCF: Cette erreur de notification nous interpelle tous. Je pense qu'il y a une sorte de routine qui est installée en cas d'absence de remise en cause. Or, une chose inscrite dans l'informatique est appliquée de façon continue.

P: Et l'about D c'est une entretoise éclisse ?

RP SNCF: C'est une entretoise. Un agent qui a fait 8 visites d'avaries ira automatiquement sur la partie qui roule le plus car c'est dans ces droits qu'il y a plus de fissures.

P: A fortiori, on reste sur le schéma. Il aurait pu se dire que c'est pas normale

RP SNCF: Oui, je suis d'accord avec vous. Je pense que c'est une faute d'inattention.

P: Le cycle About D a été imprimé par qui?

RP SNCF: Ils reportent la fissure. C'est l'outil qui sort cela sans faire attention.

P: c'est la machine qui aurait marqué 10 et la mention manuscrite c'est le 20 ?

RP SNCF: Oui? C'est cela. L'agent s'est penché, modifié et est monté faire une autre chose.

PR: là où il est marqué 10 c'est la machine qui l'a fait

Me MY : : Il est intéressant Madame la Présidente, de remarquer que cette feuille a été éditée le 30 août 2012.

RP SNCF: DEF COEUR produit la liste de toutes les choses à faire. L'unité est imprimée avant d'être remise aux agents.

PR: je ne suis pas certain que cela provienne de la réitération. C'est un peu le problème rencontré en matière de suivi informatique.

Me MY /C: La question qui se pose est de savoir qui a la capacité de corriger dans le DEF COEUR

PR: C'est pour cela que le croisement de données est nécessaire.

Me C: il est bien plus douteux que ce montage. C'est bidon.

Me MY : Pourquoi c'est bidon ?

P: Bon on va s'arrêter là

RP SNCF: Cette fiche est enregistrée du 30 août 2012 au **D 20177** et le 10 septembre.

P: en fait M P saisi le 10 c'est indéniable, mais tout dépend du doc qu'il a eu sous les yeux

RP SNCF: Il a eu ce document.

P: La fiche remplie par M. A. ?

RP SNCF: Oui, il a même écrit..

P: En revanche, on prend la 1ère fiche là. Est-ce M. A. Qui l'a réellement fait ou non?

RP SNCF: on est sûr que oui, on imagine pas que des agents fassent des faux. S'il met une évolution c'est qu'il est pervers

P: Il n'a pas fait.

RP SNCF: C'est une autre chose, on a réalisé une tournée dont l'imprimé a été perdu. C'est différent parce que si rien n'a été fait, il y aurait une lacune.

P: M W a acté quelque chose qu'on lui a dit

RP SNCF: Je ne pense pas, il ne se ré exprime pas dessus.

P: on vous a dit qu'il n'avait pas fait cette tournée ?

RP SNCF: On ne sait pas qui. Je comprends que les enjeux sont importants.

PR: Au moment de la visite, pourquoi n'a-t-il pas simplement rayé?

RP SNCF: Parce que

PR: Encore une fois, vous avez une personne qui procède à une modification manuelle sans procéder à une modification électronique.

RP SNCF: je comprends mais quand on a vu que M. A avait du mal à poser les abouts que la fiche est marquée about D il ne fait pas attention à ce qu'il fait. Il va juste mesurer la fissure c'est tout, c'est critiquable mais on ne peut pas dire que ça n'a pas été fait.

Le 22 novembre 2012 fam 1 signé par M AUDU, **D4362**. L'équipe a pris la peine de remplacer, et également **D 20076** jusqu'à 80.

P: C'est la côte 20080 sur l'auscultation des cœurs, avec la mention RAS.

RP SNCF: Et la dernière étape, 5 février 2013, la Fam B-1 réalisé par M P pour déterminer la visite matérielle qui aura lieu en 2014

P: Donc, c'est hors sujet.

RP SNCF: en synthèse de cet examen, toutes les étapes du cœur ont été correctement réalisées en dehors de la boue. Je ne vois donc pas où peuvent être les fautes sur l'utilisation incorrecte, du non-respect des échéances.

P: Si on les reprend, on crée en 2008 la FA, en 2009 la visite sur...

RP SNCF: Sachant qu'il y a eu une première visite en juillet 2008.

P: J'ai une en 2009

RP SNCF: le 13 sept 2010

P: j'ai une autre en 2010, en novembre 2011

RP SNCF: En 2011, c'est la famille B.

P: En 2012, j'aurai quoi?

RP SNCF: C'est celle de M. A.

P: Les visite ce serait ça ?

RP SNCF: Les visites de suivi de l'avarie ont bien été réalisées chaque année comme prescrit par les secteurs.

P: c'est ce que j'ai, vous dites DEF COURS est bien respecté

PR: ce n'est pas logique, Il est en train de parler d'une temporalité qui n'est pas remplie.

RP SNCF: pourquoi M. le procureur?

PR: Quand on indique qu'un contrôle doit avoir lieu tous les 18 juin et qu'on va déraiper, je maintiens que celle faite avant le 18 juin 2012. Progressivement, on dérape de 3 mois, la dernière visite est en 2012. Or, si on avait bien respecté le calendrier, la visite serait intervenue 1 mois avant l'accident. Ce qui aurait permis de détecter les défaillances. Pour moi, c'est constitutif d'une faute.

RP SNCF: la visite est annuelle et non tous les 365 jours.

PR: il me semble que c'est mentionné comme une automa

P: **D 205** fiche avarie du 19 juin 2012. **D 20176** Pour vous, la visite devait avoir lieu avant la date de validation.

PR: Ce qui est surprenant, extraordinaire, c'est que la visite annuelle ne pas avoir eu lieu qu'après validation.

Me MY : Qu'est-ce qui vous fait dire que la date d'anniversaire court à compter du 19 juin ?

PR : A mon avis, c'est la logique de la machine

Me MY : C'est la logique que vous déduisez, mais il y a un référentiel qui explique en fonction de la taille de l'avarie. J'entends votre logique mais elle se heurte à d'autres logiques.

PR: c'est logique mais on le verra.

P: est-ce qu'on peut chercher la **cote 16870**

Me MY : En **D 4848**, l'expert a été interrogé sur le délai de 4 mois (lecture du rapport de l'expert). Pour lui, vu la taille, on est dans les délais normaux.

PR: Si vous prenez une décision 4 mois après la découverte de la fissure et que vous déclarez 4 mois après.

P: (Lecture de la **côte 16870**)

Me MY : Si vous prenez l'autre fiche du 30 août 2012, la date limite de la visite est fixée au 1er septembre. Le logiciel est conçu mais vous pouvez le critiquer. Ce logiciel est conçu de telle sorte que les spectateurs s'y réfèrent.

P: Oui et non, on a RUBINS le 16 avec une date limite du 16 juin 2010, PLUVIN obéit le 13 septembre 2010. Ce qui revient à dire que la visite aurait dû intervenir au plus tard le 13 sept 2010. La 20176 montre le document qui a été édité après la visite. Pourquoi ai-je seulement 2 fiches ?

RP SNCF: Ce n'est pas une obligation de conserver le format édité manuellement et inséré dans le logiciel.

Me MY : (interprétation de la fiche). Dans DEF COEUR, une visite a été réalisée le 1er sept 2011. Si dans DEF COEUR ça a été renseigné en 2011, c'est qu'il y a eu une remontée. Après, quand vous le souhaitez, il faudra constater de manière systématique sans que soit nécessaire la conservation. Ces fiches n'en font donc pas partie.

RP SNCF: C'est à la page 14 et 15 **D 276** (*lecture de la page mentionnant que la fiche n'est pas obligatoire*)

Me MY : Pour compléter, il y a deux témoignages avec M GODIN, **côte D 4407** “ *je ne pense pas qu'on puisse conserver la feuille (...)* ” et de M. L en **D 7829** “ *notre seul support est DEF COEUR (...)* ”

P: On a bien compris la divergence sur le sujet.

RP SNCF: L'outil se calle en fonction de la date de l'année précédente.

P: La visite a eu lieu le 18 juin 2009. L'informatique ne s'est pas adaptée. Effectivement, à priori, il s'adapte en fonction de la visite calendaire.

RP SNCF: Oui, c'est cela.

P: Sur la fiche de la mise en état?

RP SNCF: C'est une autre chose.

P: Là on est à l'annexe 31. C'est un autre document, il y a peut-être un lien à faire.

RP SNCF: Je reviens sur votre question sur la preuve; quelle preuve apportée, une vidéo, un film?

P: Je reviens à la fiche.

RP SNCF: Il faut s'assurer que le joint est sain. Donc, quand vous apportez du métal en bois, un soudeur creuse la partie abîmée avant de faire des soudures et moule. Ces travaux chauffent considérablement le métal. Lorsqu'on travaille à proximité d'un joint, ça a des abouts.

P: ce serait uniquement pour ça qu'on demande les abouts.

RP SNCF: oui, lorsqu'on fait une réparation de cœurs.

P: Là, c'est hors sujet car il faut négocier tous les ans. Elle est où la preuve pour attester de la preuve?

RP SNCF: Il aurait fallu rapporter des experts. Quand vous ramenez une voiture chez le garagiste et qu'il vous affirme avoir procédé à un contrôle, on le croit.

Me C: quelle est la durée de vie moyenne d'un cœur ? Je veux une fourchette

RP SNCF: C'est très variable. La fourchette varie selon les circonstances.

Me C: Je vous pose la question car vous aviez répondu à la question des contrôles des voies. Est-ce qu'on peut dire que vous n'avez pas fait ce qu'il fallait ?

RP SNCF: non je ne crois pas qu'on puisse déduire ça

Me C: La question, c'est est-ce qu'il y a une politique de changement systématique ou pas?

RP SNCF: Non il y a une surveillance, ça s'accompagne d'une action spé sur les abouts et un cycle de rotation sur les changements

Me C: A quoi aboutit la politique de surveillance?

RP SNCF: Dans les détails, je n'ai pas d'élément précis, mais on a pas constaté d'événement aussi grave qu'on a constaté depuis 1 an.

PR: Sur ce sujet, je rebondis sur la question du remplacement, il me semble que les changements antérieurs sont intervenus en moyenne de 2 ans et demi ?

RP SNCF: oui c'est exacte et ça d'ailleurs l'une des raisons de modernisation de la partie centrale pour donner de l'élasticité au système

PR: Je m'interroge car en **D7821**, je vous avais cité une page notamment le paragraphe portant sur le remplacement. Un petit paragraphe parle du renouvellement. En clair, ce qu'on lit, c'est qu'il faut veiller au remplacement par anticipation.

RP SNCF: l'objectif de ce référentiel est de....

PR: C'est quoi la moyenne de vie, sachant qu'on a un cœur posé en 2006.

RP SNCF: je ne suis pas spé mais 2 ans et demi c'est court, c'est pour ça qu'il y a eu cette expertise et la modernisation de la partie centrale

P: Et 7 ans, vous convient-il?

RP SNCF: oui ça me paraît compatible

Me MY : la **Côte 4846**, l'expert répond que la "*moyenne de vie est de 10 ans mais je ne suis pas certain*"

PR: (inaudible)

RP SNCF: on l'occurrence je ne crois pas qu'on est ça dans le document

Me MARIGNY: si l'état du cœur est tel qu'il risque d'affecter la régularité de la situation, il n'y a pas de débat.

RP SNCF: Est-ce qu'on peut terminer par la **D7826**. C'est une déposition de Monsieur LORIEUX en tant que patron des inspecteurs, interrogé en 2014 (**lecture de la côte D 7826**)

P: M. D. a fait cette liste avant pour M. DORIEUX, c'est une stratégie?

Me MY : Ce n'est pas une stratégie de défense, c'était le souci de rétablir un arbre des causes de matière robuste.

Me CLERC: Pour quelle raison estimez-vous que leur vie peut aller jusqu'à 10 ans? J'aimerais avoir votre avis sur le risque métallurgique.

RP SNCF: je déduis qu'on pourra imaginer qu'on pourra remplacer le cœur sur l'ensemble du réseau, faisant 10.000 cœurs par an sachant qu'on en remplace par an.

Me CLERC: Il s'agit ici, d'appareil sur lequel on circule. J'ai été frappé par ce décalage.

RP SNCF: C'est un problème métallurgique dans un positionnement.

P: Nous allons suspendre l'audience, reprise à 2h05

SUSPENSION DE L'AUDIENCE JUSQU'À 2h05

Reprise d'audience à 14h10

P: Monsieur AU, les visites sont faites de jour ou de nuit ? A quoi correspond la **D 1687** ?

RP SNCF: C'est l'avarie.

P: Pouvez-vous noter que la 1687 équivaut à la D 4412, qui est la D 7840 et la D 16187, ainsi que D 20199

RP SNCF: C'est une information qui n'a pas à figurer. Le 20 millimètres a été mesuré en 2012. Il y a un logiciel jumeau dénommée DEFRAIL. Ce défaut a disparu, cela renvoie à dire que le rail, à un moment donné, a été remplacé.

Intervention de Monsieur W

P: Merci M. W, pouvez- vous nous dire quelque chose sur le suivi ?

MW:

P: C'est vous qui tapez sur l'ordinateur ?

M. W: Il y avait un site internet dit SUMA 1, avec plein de logiciels. En allant sur le logiciel, on avait les informations. On concevait les défauts etc.

P: et donc M. B. suivait les cœurs sur SUMATRA

M. W: J'ai demandé cela afin d'avoir un filtre seulement sur Brétigny. E, Ch et moi avions un profil purement Brétigny. Ce bilan renvoyait au nombre de cas, le nombre d'avaries en retard. Pour moi, c'étaient des éléments visuels, on se mettait sur tous ces outils. On se donnait le temps d'évaluer la performance sur tout le secteur de Brétigny.

P: A priori c'est M. G. qui fait cette visite, pas avant juin 2012 ?

M.W: Oui

P: Ce n'est pas lui qui saisit mais M. B. ?

MW: C'est cela

P: On ne sait pas quand ça a lieu?

MW: On saisit la date de vérification.

P: pas dans votre cas ?

MW: Dans notre cas, on organisait les interventions (à vérifier). Pour compléter, ce qu'on avait fait, on a découvert que l'idée était de mutualiser les visites de cœur et de tout bons. Je sais que c'est comme cela que c'était mutualisé Ils se sont donc servis de ça. Supposons que cela remonte à 2010. La fiche avait lieu en septembre 2010. On avait mis en place un tableau de suivi des avaries.

P: On verra tout à l'heure avec M P qui a mis en place ce tableau.

M.W: C'est moi qui ai mis en place ce tableau avec les périodicités. On a décollé le tableau pour des raisons de traçabilité.

P: D'où les divergences d'analyse d'hier s'agissant des fiche d'avarie FA

M.W: C'est cela exactement.

P: Quel était le Ref ?

M.W: C'est pour les familles A, elles se distribuent en début d'année aux chefs d'équipes afin que dans l'hypothèse d'une opportunité, ils aient la possibilité de se lancer à le faire.

P: ça c'est en amont, Il n'y avait pas de pb d'avarie

M.W: Oui, on n'était pas capable de mettre la dernière fiche d'avarie avant d'arranger les cœurs, sachant que les fiches d'avarie sont dans mon bureau. J'en déduis qu'il prenait les dossiers qui l'intéresseraient. C'était le petit complément que j'avais noté.

P: merci monsieur

Questions/ Réponses M.A

P: Bonjour Monsieur, vous vous souvenez le 25 avril de ce que je vous avais dit, vous pourriez répondre de façon spontanée, pouvez-vous nous donner vos nom, prénoms, âge, domicile et profession s'il vous plaît?

T: E. A., né 25 mai 1968, je vis dans la commune de Point-ville et actuellement à la SNCF en tant que sûreté en travaux, ouvrages d'art.

P: Depuis quand y travaillez- vous ?

T: Oui, je suis au service de la SNCF depuis août 1998. J'ai quitté la SNCF en congé pour l'entreprise de BTP en 2015.

P: Donc il y a 24 ans ?

T: oui

P: jurez-vous de dire la vérité, toute la vérité et rien que la vérité ?

T: Je le jure.

P: le Tribunal vous écoute

T: je n'ai pas de déclarations spéciales à faire. Je voudrais présenter mes condoléances aux proches des victimes. Je n'ai pas d'autres commentaires particuliers.

P: vous étiez à Brétigny depuis combien de temps?

T: J'ai toujours été à Brétigny dès 1998, j'étais maître-agent-équipement de voie

P: adjoint des chef de brigade ?

T: Non

P: Est-ce que vous avez des habilitations particulières?

T: Oui

P: lesquelles ?

T: RPTX (Responsable-travaux) chargé des voies, agent chargé de la sécurité du personnel, annonceur, agent habilité passage indigo.

P: vous travaillez sur les voies ?

T: oui

P: vous faisiez des tournées, des fam A, des fam b, les avaries des cœurs, des travaux de nuit ?

T: Oui

P: dans tout ça vous faisiez exactement quoi ? parlez de vous

T: Non, les responsables nous proposaient les missions. Les nuits devaient être programmées 15 jours en avance. Ensuite, la charge de travail était établie sur le mois.

P: vous avez connu 3 DPX, P, W et DECERQUE

T: Oui

P: Vous avez quitté Brétigny quand ?

T: C'était à la fin 2014-2015

P: après la catastrophe , pourquoi êtes- vous resté sur les lieux ?

T: oui, je suis resté sur les lieux après la catastrophe. C'était mon travail. Après tout, c'était mon travail, j'aime mon travail et je n'avais pas l'intention de partir.

P: jusqu'à la date de service, est-ce que vous avez eu des évolution qui vous ont marqué ?

T: Oui, forcément en temps d'année, la psychologie du travail était différente. On a été intégré dans les équipes en suivant des formations. On était programmé toute l'année.

P: L'évolution que vous voyez était que les autres faisaient du bon travail ? (à vérifier)

T: Au fil des années, oui. C'était plus difficile à réaliser la journée que la nuit. On faisait plus de nuit.

P: est-ce que c'est pour ça les années de césure ?

T: Non, pas du tout.

P: vous avez eu cette évolution combien de nuit par an ?

T: Durant les premières années, on était à 75 nuits par an.

P: sachant qu'il à 365 jours par an, donc vous aviez un gros tiers de travail de nuit, le reste c'était de jour ?

T: Oui

P: l'astreinte c'était quoi ?

T: C'était tout le temps, quels que soient les heures.

P: vous pouvez terminer votre travail à 5 heures du jour et repartir pour 2h ?

T: On peut m'appeler à n'importe quelle heure, 7 jours d'affilé

P: avez-vous des récupération de ça ?

T: On sortait le week-end, le samedi, le dimanche aussi. A défaut, si on sortait jusqu'à certaines heures dans la nuit, on revenait travailler le lendemain.

P: ça c'est le week-end, moi ce qui m'intéresse c'est la nuit, parce que vous ne pouvez pas travailler comme ça d'affilée

T: Tout dépendait des horaires d'intervention.

P: donc vous étiez quasiment susceptible de travailler la nuit ?

T: Oui, potentiellement.

P: nous aujourd'hui on par les suivi des cœurs, vous avez dit fam A tous les 3 ans et B tous les ans ?

T: Oui

P: que pouvez-vous me dire sur l'auscultation au marteau

T: Pour les auscultations, elles ont lieu avec des marteaux.

P: est-ce que vous l'avez fait ?

T: Oui, je l'ai fait. (lecture de l'ancienne déclaration du témoin).

P: vous faites les auscultation ou pas ?

T: Je ne me rappelle plus.

P: vous avez relis vos interrogatoires avant de venir?

T: Non, je n'ai pas relu mes interrogatoires.

P: Ce qui nous intéresse c'est la vérité, ça va être les même sujet

T: Oui

P: mais hier on a évoqué les Fam A et B et vous avez dit des trucs dessus, qu'avez-vous dit ?

T: Oui, les interrogatoires l'ont dit.

P: Que faisiez-vous en fam A et B ?

T: La famille A et B, on faisait le contrôle visuel, marteau, des auscultations.

P: c'est pas ce que vous aviez dit à l'époque.

Me C: Je vous invite à lire la **côte D 1859**

P: (lecture de la côte) ça vous dit quelque chose ?

T: Si je l'ai dit c'est que je ne le faisait pas à l'époque, c'était le cas. Je l'ai pratiqué beaucoup après la catastrophe mais pas avant.

P: évidemment ce qui nous intéresse c'est après pas avant

T: J'ai pris un poste différent, à responsabilité différente

Me MY : Mme la présidente, ce n'est pas ce qu'il dit dans sa déclaration du 26 mai 2014

P: je suis sûr sont interrogatoire, le plus récent, de 2016? celle du 1859

Me MY : Il s'agit de la côte 4369 page 3 et 4370.

P: (lecture de la côte) on le fera après

Me MY : C'est sur l'auscultation. Je ne comprends pas pourquoi il dit à charge et à décharge.

P: s'agissant de ses fam A il y avait des suivi d'avarie de cœurs, est ce que vous en faisiez ?

T: Si lors d'une famille A, je joignais un document avec un cœur à visiter, alors, oui. Si on me demande d'ouvrir pour voir si elle a évolué, alors oui.

P: ce qui nous préoccupe c'est une fissure sous éclissage, dans l'âme du rail de l'accident,

T: D'accord

P: On a vu qu'un morceau s'était détaché. Vous vous rappelez quelque chose ?

T: non

P: vous avez constaté que (lecture de la côte) on va vous montrer une doc, une fiche que vous aurez rempli en 2012, "**Fiche de visite de cœur D 16869**" ça vous rappelle quelque chose ?

T: Oui

P: il y a marqué rail abouté, etc. c'est vous qui l'aurez rempli ?

T: visiblement oui

P: vous avez barré le 10 pour le mettre en bas

T: je dirai oui

P: quel est le sens d'avoir barrée le 10 et de mettre 20 à côté

T: le 10 mm est passé à 20

P: comment avez-vous eu ces deux fiche

T: elle devaient être joint à une fam A, je ne sais pas

P: Cette fiche a été éditée entre le 2 août et le 30 août. Quelqu'un vous aurait-il donné pour remplir ?

T: Oui c'est cela.

P: cette avarie est située où ? (en montrant un schéma à l'écran)

T: L'avarie est notifiée sur l'about D.

P: comment expliquez-vous qu'à gauche soit déjà marqué 20 et pas 10, ça veut dire qu'il y avait déjà une fissure ?

T: Non, est-ce qu'il y avait marqué 10? j'ai rectifié.

P: Si c'est marqué sur toile ça veut dire quoi ?

T: Je ne dis pas que ce n'est pas dans le rail. C'est un début de fissure dans lequel sont intégrés les boulons.

P: je peux avoir une toiture dans l'âme de rail ou dans l'about d'un cœur ?

T: Oui

P: Je ne comprends pas. On reprend, le rail ne renvoie pas à about. Est-ce vous qui l'avez mentionné ?

T: Oui

P: moi je crois comprendre que c'est une étoilure sur le rail ?

T: Il pense au rail qui vient de l'autre côté.

P: Sur le schéma à droite comment vous savez que c'est about et pas un rail ?

T: C'est marqué about D, pour moi, c'est about du cœur.

P: ce n'est pas vous qui avez marqué ADOUT D

T: oui

P: tout à l'heure on nous a dit que le logiciel DEF COEUR produisait des fiches (à vérifier)

T: je n'ai pas d'explication.

P: vous êtes certains que c'est vous qui l'avez fait ?

T: Je reconnais mon écriture. C'est moi qui l'ai fait. Après quand vous me demandez pourquoi c'était marqué rail about D, est-ce que c'était bien 10 ou 20, j'ai rectifié, je ne peux pas vous dire. Après j'ai mesuré, c'était 20.

P: là c'est d'avarie du cœur créée en 2008 quand l'avarie a été constatée, c'est l'ancêtre

T: C'est la fiche d'avarie, c'est le temps 0 de l'avarie ?

P: quand on descend on voit que l'expert a marqué qu'il faut vérifier tous les ans, c'est une fiche d'avarie d'éclissage ?

T: Oui

P: derrière on voit qu'on a ADOUT des Rail et l'about des cœurs à gauche, est-ce que ça suscite quelque chose pour vous ou pas ?

T: Elle a bien précisé

P: On nous a dit que ça devait contenir que l'about du cœur. Quand on revient sur l'about de 2018, je ne comprends pas vous avez moins 20 pour être en harmonie ?

T: Je ne saurais pas vous le confirmer. J'ai marqué 20 après avoir marqué 10. De mémoire, j'aurais marqué évolution.

P: est-ce que vous avez marqué votre évolution ?

T: J'ai coché la case, oui à la question de savoir si c'était une évolution.

P: dans les bureaux c'est le DPX et autres, est-ce que vous avez vu cette entaille de 20mm ou on vous a soufflé ?

T: Oui, je l'ai vu.

P: vous n'avez jamais fait un faux ?

T: non, si je n'ai pas vu je ne note rien

P: si vous l'avez vu CAD vous avez enlevé les éclisse

T: Oui

P: Est-ce que vous l'avez fait de jour ou de nuit lorsque vous faisiez les abouts?

T: on peut le faire aussi bien le jour que la nuit. Je ne sais pas quand est-ce que ça été fait.

P: la deuxième question, il n'y avait pas de fissure sur l'about D ?

T: Il n'y avait rien sur l'about D?

P: Oui, et sur l'about C? Comment vous savez distinguer les abouts ? Comment vous vous y prenez ?

T: On le fait dans le sens de la voie. Je m'en souviens facilement sur un cœur de travers.

P: ça tombe bien, on a un modèle réduit des rails, quand vous regardez le cœur de la fil est dans ce sens (sens paris - limoges), quand vous regardez le cœur de traversé vous vous mettez où ?

T: Oui, je mets du côté de la piste.

P: et celui de Limoges paris vous vous mettez où ?

T: Je me mets du côté du flasque.

P: on se met en principe au milieu de la voie entre les deux ?

T: Oui

P: il y a 50 centimètres entre les abouts ?

T: Oui

P: on voit bien qu'il y a un souci si vous avez marqué 20 alors que le nombre de centimètre n'est pas respecté. Le doc que vous avez signé, les abouts sont marqués, vous dites avoir vu une fissure à l'about D, après examen après l'accident, il n'y avait rien, il y avait une figure à l'about C'est ce que vous aviez ouvert l'AC au lieu de l'AD ?

T: (silence du Témoin)

P: Je comprendrai Monsieur que vous n'avez plus de souvenirs car vous l'avez fait, il y a 10 ans. Quand vous faisiez ce contrôle vous étiez tout seul ?

T: Non, je n'étais pas seul.

P: si les choses c'était passé normalement vous auriez démonté l'about D voir s'il n'y avait rien et démonté les autres pour trouver la fissure, donc vous n'avez pas bien vu c'est donc la nuit

T: Oui ?

P: quand on vous donne une fiche d'affaire c'est pour une seule intervention. Comment faisiez-vous de jour ?

T: On avait la DFV ?

P: Les interventions de jour étaient rares ?

T: Très rare

P: A priori quand on démonte un joint l'autre voie ne doit pas être utilisé, donc si c'est sur la voie une , la voir A bis doit être stoppé ?

T: oui ou avancée

P: vous auriez pu faire la même erreur que le logiciel et mettre AD à la place de AC ?

T: ça me surprend

P: oui ça surprend depuis 10 ans, je vous ai montré la fiche de 2008 , l'erreur part de là

T: Non

P: Si on n'avait rien, c'est qu'il n'y avait rien. La question est de savoir si vous avez ouvert l'éclisse ?

T: Je ne me souviens pas.

P: Vous vous souveniez que vous souveniez que vous travailliez ce jour ?

T: Non

P: Fallait-il une habilitation particulière pour faire la fiche de suivi ?

T: Pour mesurer l'évolution d'une fissure, je ne crois pas. Je ne me souviens pas.

P: vous étiez mainteneur à l'époque

T: Je ne sais pas,

P: vous aviez quel grade

T: J'étais MAE DPE

P: Est-ce que quelqu'un qui n'était pas vous aurez fait cette visite mais ne pouvait pas la signer comme elle n'était pas habilité et que vous avez signé à sa place ?

T: Non, je ne vois pas l'intérêt.

P: On l'a lu dans certaines fiches, des choses avaient été faites. Là vous ne pouvez pas expliquer cette erreur.

T: non

P: vous avez vu quel about ? C ou D,

T: J'ai vu l'about D. C'est difficile de se tromper quand on est du côté de la flasque.

P: est-ce que vous vous êtes dit j'ouvre pas et je marque 20 comme sur la fiche

T: Non, pas sur le moment, non,

P: on nous a expliqué que AD est pour les voie déviée et le vrai danger est sur la C et B

T: Ce n'est pas très cohérent. C'est 20 millimètres en about C.

P: C'est cette fissure qui a conduit à ce que l'about parte. C'est à cause de cela que l'éclisse s'est retournée. Les boulons sont vite tombés ?

T: mais ça me surprend, si vous me dit de dans AC il y avait une fissure, je l'aurais forcément noté

P: Non, l'idée c'est qu'on ignore l'état antérieur. Ce que vous avez marqué concerne l'ajout D sachant qu'il n'y a rien à l'about D ?

T: On tapait about D.

P: on suppose que c'est quelque chose que l'ordinateur a remis ?

T: Quelque chose qui est venu rajouter après peut-être. Je ne sais pas quoi vous dire.

P: Monsieur le PR ?

Question/ réponses PR et le témoin H

PR: On a plein de fiches d'actes de maintenance sur lequel apparaît le suivi. Est-ce que vous vous souvenez de la personne avec qui vous procédiez à ce type d'opérations et la durée ?

T: là si l'éclisse est coincé on peut le faire tout seul mais ça va prendre du temps

PR: Partant du principe que vous étiez seul, comment se passe le démontage ?

T: oui il faut démonter, puis un miroir à côté, regarder partout c'est long

PR: Mais après, il faudra éclipser, dans ce cas, combien de temps faut-il?

T: tout seul ça peut prendre 5 minutes comme un quart d'heure

P: Même avec l'entretoise ?

T: avec l'entretoise ?

PR: je ne suis pas un spécialiste? mais la fourchette de 5 min me paraît basse

T: je sais

P: Votre mission était de démonter l'about D avec un entretoise. Il faut donc combien de temps ?

T: il faut être 2 mais tout seul, il faut un marteau.. Tout seul à démonter je ne me rappelle pas l'avoir fait

PR: A deux?

T: Oui, au moins

P: Et alors?

T: Si tout se passe bien, en un quart d'heure ou 20 minutes pour le démontage.

P: d'abord il faut mesurer

T: oui, mais avant on nettoyait au pétrole et après si on voit la fissure ou pas

P: là vous l'avez vu, puisque que vous l'avez mesurée, avec tous les enchaînements, à peu près 1h ?

T: On graisse, on met l'entretoise

P: Au total, ça met combien de minutes ?

T: oui 30, 35 min

P: à deux ? avec une voit interrompu ou pas ?

T: oui , A deux, on met entre 40 minutes à 1h.

P: avec un annonceur ?

T: on est obligé, à moins qu'on est une autorisation de fermé la voie

P: si ce n'est pas une voie entretoise, ce serait quoi?

T: oui on reste à 2

PR: si vous aviez travaillé, on n'a pas trouvé de traces d'interception d'une plage horaire d'à peu près 1h. Est-ce que vous maintenez toujours vos propos ? Est-ce que vous avez fait cette opération ?

T: C'est bien l'about D, je ne me rappelle plus.

P: si vous avez fait la poussé c'est pas possible sans l'interception ?

T: Avec une entretoise de liaison, non.

Questions/ réponses partie civile

Me C: Vous avez commencez par présenter des condoléances, il y a eu des décès, vous ne serez pas poursuivis et vous ne le servez pas, vous avez juré de dire la vérité et quand il y a des morts c'est la moindre des choses. Est-ce qu'il pouvait arriver qu'on commence un travail et qu'on n'arrive pas à terme mais qu'on fasse une fiche ?

T: Pour ma part, je n'imagine pas les choses comme cela.

Me C: Je vous pose la question parce que dans vos interrogatoires **côte 1867** (lecture de la côte). Peut-on envisager une révision quand bien même le travail n'ait pas été réalisé ?

T: non, on est déplacé d'un chantier pour en faire un autre plus urgent, je ne vois pas la nécessité de remplir la fiche. Je n'ai rien trafiqué

Me C: Je ne suis pas en train de vous accuser de faux.

T: c'est comme ça que j'ai compris la question

Me C: Vous dites donc que ce que vous mettez sur un document est nécessairement conforme et que tout ce qui est dans le document est nécessairement fait

T: oui on avait souvent les fiche d'avarie jointes,

Me C: C'est bien vous qui avez rempli le document? C'est bien vous qui l'avez signé ?

T: Oui là où j'ai écrit

Me C : On nous a expliqué que vous aviez nécessairement travaillé le jour. Est- il imaginable de démonter l'éclisse en dehors d'une ouverture de voies ?

T: C'est imaginable à conditions que les conditions sont remplies, que ce soit la poussé

Me C : quand vous voyez ce doc vous êtes censé vérifier l'about coché, si vous avez démonté une éclisse ce serait celle de l'about D ou vous avez eu une illumination et fais celle de la C.

T: Si, c'est une entretoise, ce n'est pas possible.

Me C: a cette époque on démontait les éclisse pour faire des Fam B, entre 2011 et 2013

T: En famille B, on est obligé de démonter.

Me C: Quand vous êtes entendu (lecture de la **côte 4371**), ça vous rappelle quelque chose ?

T: oui

Me C : vous êtes sûr d'avoir le temps et les moyens d'effectuer votre travail ?

T: C'est beaucoup plus de temps, de démontage. Je me souviens effectivement avoir dit que les joints de dressage.

Me C: arrêtez de vous souvenir vaguement, vous avez vu un juge et vous avez dit des chose, vous avez consulté un avocat.

T: non pas du

Me C: je sais parfaitement que vous

T: Vous me secouez l'esprit

Me C: je vous secoue car quand je vous dit qu'il y 7 morts il faut des explication

T: Vous venez de m'accuser e quelque chose que je n'ai pas fait

Me C: je l'ai vu à la côte 1857 (lecture du passage mentionnant la consultation d'un avocat par le témoin)

P: ça c'est avant votre audition chez les juges

T: je n'ai pas consulté un avocat, c'est le syndicat

Me C: (relecture de la côte)

T: le seul avocat que j'ai eu au téléphone était

Me CHEMAL: Ce qui m'agite, ce n'est pas tant la consultation de l'avocat mais la contradiction, vous dites avoir fait des chose dans vous ne vous souvenez pas

T: en famille B on est obligé de faire les démontages

Me C: pourquoi vous dites le contraire ?

P: c'est quel côte ?

Me C: Ce doit être la **côte 4371**

T: si je l'ai dit à l'époque c'est que c'était comme ça

P: Vous confirmez ce que vous avez dit à l'époque? (lecture des propos)

T: Oui,

P: Il n'y a pas de famille B la nuit

T: on ne peut faire que des relevés visuelles.

P: C'est la nuit que les joints ont été montés.

T: logiquement oui, le fam B on a le temps de la faire la nuit

Me C: Les auscultation au marteau, avez-vous oui ou non appris à le faire en formation?

T: non

Me C: Avez-vous été formé avant les faits à utiliser un marteau?

T: Je ne m'en souviens pas.

Me C: est-ce que si je dis que vous n'utilisiez pas le marteau avant les fait et que vous avez appris à l'utiliser en 2014, c'est une vérité ou un mensonge

T: C'est sûrement la vérité.

Me C: (Lecture de la côte 18059) vous avez dit, ne pas vous souvenir de l'avoir. A l'époque, le Sondage au marteau n'était pas utilisé là où vous travaillez ?

T: Oui j'ai dit cela. Je n'ai pas le souvenir d'avoir utilisé cela.

Me C: vous démontez tous les joint du temps de Monsieur E

T: oui

Me C: et depuis son départ ?

T: je ne me souviens plus

Me C: Il est parti en 2010 ?

T: oui

Me C: Lecture de la côte 4370 (*lecture de la côte*), ça veut dire quoi ça ?

T: (silence) je relis

Me C: Que veut dire ce texte?

T: je relis, je ne sais pas (à vérifier)

Me C: je n'ai pas d'autres questions.

P: vous êtes dérangé par la présence de quelqu'un dans la salle, de vos collègues?

T: non, je ne sais même pas s'ils sont là.

P: La défense?

PAROLE AUX AVOCATS DE LA DÉFENSE

Questions/ réponses la défense-Témoin

(Intervention de Me MY)

Me MY : vous avez été entendu à 3 reprises, 2 fois par la police et par les juges d'instruction. Quand vous êtes interrogé en oct 2013 aucune question n'est posé sur la question de la visite d'août 2012, la première fois qu'on vous en parle c'est en mai 2014 et il n'y pas votre signature, c'est la côte 4387, vous avez dit ne jamais avoir vu ce document, mais vous déclarez (**lecture de la côte 4372**) est ce que vous vous souvenez de cette réponse ?

T: C'est ce que j'ai déclaré oui.

Me MY : vous n'avez pas dit ne pas l'avoir dit

Me C: Il a dit je ne m'en souviens pas.

(tension entre la défense et la partie civile sur les allégations du témoin)

Me MY : ensuite vous êtes interrogé par les juges d'instruction en 2016, c'est la première fois qu'on vous présente le doc avec votre signature (côte **D 18063**), vous confirmez que c'est bien votre écriture et votre signature

T: C'est ce que j'ai dit aujourd'hui.

Me MY : Pensez-vous que quelqu'un ait pu falsifier votre signature ?

T: Non, je ne pense pas.

Me MY : vous avez également indiqué (lecture de la côte **D 18070**)

T: Oui, c'était lors de l'interrogatoire.

Me MY : Vous avez été interrogé sur votre sentiment sur cette affaire, notamment un certain nombre de défaut 4421. Est-ce que vous vous souvenez de vos réponses ?

T: Non

Me MY : (lecture de la côte par le Me, afin de vous rafraîchir la mémoire du témoin)

T: oui vaguement

Me MY : le boulot que vous avez à faire à Brétigny on vous a interrogé dessus, vous vous souvenez de votre réponse

T: Non

Me MY : On vous a interrogé sur les écoutes téléphoniques, où il a été dit que les agents de Brétigny sont fainéants est ce que vous pouvez dire votre ressenti sur le jugement émis sur votre travail ?

T: Je n'ai pas du tout apprécié. Je n'étais pas content du passage dans le journal car on faisait notre boulot. On a toujours fait notre boulot.

Me MY : le juge d'instruction vous a posé la question **côte D 1806**, vous avez répondu qu'à Brétigny tout le monde faisait son travail, CAD vous avez les moyens de travail ?

T: Oui, on avait les moyens. Quand on nous demandait d'exécuter le travail, on le faisait.

Me MY : vous avez eu une expression assez marquante, concernant votre mode de travail à l'époque, vous avez dit, du temps de M. D., c'était du billard ?

T: Oui

Me MY : Pourquoi avez-vous dit cela ?

T: A cette époque-là, on travaillait différemment, appareil par appareil de voie. On avait le temps et les moyens de travailler. Le travail n'était pas le même du tout à cette époque. On travaillait beaucoup plus. On faisait le travail des voies que ce soit l'emplacement des voies ou autre.

Me MY : par la suite des entreprises extérieures sont intervenues un peu plus souvent ?

T: Oui, c'est arrivé. A chaque fois qu'on me posait la question, je disais que je faisais mon travail.

Me MY : en ce qui concerne l'auscultation au marteau, vous avez déclaré à l'époque savoir si l'AM a été faite ou non

T: J'avouerai que je suis un peu perdu. Je pense que oui mais je ne me rappelle plus. Comme je le disais tout à l'heure.

Me MY : quand vous avez entendu en 201, à la côte D 4369 et 43704 (lecture de la côte). Vous souvenez-vous de ce vous avez répondu ?

T: non, je ne me souviens pas.

Me MY : (Rappel des propos du témoin lors de son interrogatoire auprès des officiers selon les côtes citées). Manifestement là sur l'auscultation au marteau, ça se faisait ou pas ?

T: bah c'est que quand on partait faire des fam A , on l'emmenait

Me MY : ça se faisait ou pas ?

T: on regardant ce que j'ai marqué là , j'ai dû me faire

Me MY : Vous avez dit que vous n'étiez pas d'accord.

T: C'est une déclaration que j'ai faite le 14?

Me MY : Oui. Une dernière chose, vous avez fait indépendamment du 30 août, la question s'était posée de savoir si vous aviez travaillé.

T: si je l'ai dit au juge oui

Me MY : dans les jours qui ont précédé le 30 août, vous avez fait d'autre visite des cœurs avarié

T: Non

Me MY : Mme la présidente pourrait-elle projeter l'annexe 100 partie 3 page 10 ? C'est une fiche de visite du cœur du 28 août 2012. Cette fiche montre votre signature, une mention manuscrite avec 500 remplacées par 600.

T: oui

Me MY : autre document en partie 2 de l'annexe 100, page 51 en bas on voit le 29 août 2012, on voit que vous avez également corrigé des mesures à la main, c'est bien ça

T: C'est ce que je vois, oui.

Me MY : si je vous présente ces docs, ils sont contemporains de la visite du 30 août 2012, etc..., c'est bien votre écriture ?

T: Oui

Me MY : merci, je n'ai plus d'autre question

Intervention de Me V.

Me V. : je me permets de rebondir sur une question de la partie civile, vous disiez à l'époque de M. E. c'était le billard ?

T: Oui

Me V. : est-ce que vous vous souvenez avec vos collègues d'avoir fait appel à M. W pour faire cesser la sous-traitance et reprendre les activités ?

T: Non, ça ne pouvait pas être moi.

Me V. : est-ce que vous vous souvenez de la période de juillet 2013 ?

T: Non

Me V. : dans vos dépositions vous avez dit ne pas avoir fait des tournées ?

T: non, je ne m'en souviens pas.

Me V. : dans le cadre de ces tournées vous partiez avec une clé 38 ? des boulons ?

T: Oui

Me V. : Quand il y avait un manque de boulon vous le remplaciez ?

T: on remplaçait si on avait sur nous. Quand on n'en avait pas, on allait le chercher.

Me V: dans la journée?

T: oui

Me V: vous vous souvenez avoir fait une formation pour la tournée ?

T: non

Me V. : vous avez dit dans vos déclarations que c'était 5 jours ?

T: oui je suppose

Me V. : ça vous ait déjà arrivé d'avoir deux boulons desserrés ?

T: Un oui, deux non

Me V. : et trois ?

T: Encore moins 3.

Me V. : vous auriez fait quoi s'il avait manqué 3 boulons

T : J'aurais alerté.

Me V. : on est tout à fait d'accord, merci Monsieur

P: Nous vous remercions d'être venu. On va libérer 2 témoins, M. C. et M. P.

(Sortie du témoin H)

(entrée du témoin G)

Intervention du témoin G

P: Bonjour M, aujourd'hui on est sur les suivi des cœurs et des avaries

T: Bonjour Mme la présidente.

P: d'accord. Comment procédez-vous ?

T: J'ai découvert le logiciel DEFCEUR.

P: et vous avez rencontré des difficultés ?

T: Inaudible

P: donc vous avez suivi une formation

T: Au fur et à mesure que j'avancais dans la saisie, lorsqu'on ouvre une fiche d'avarie, le spectateur a trois mois pour venir. La saisie génère alors des opérations. C'est lui qui décide s'il faut programmer, remplir le dossier.

P: pour ça que d'en un premier temps M B s'en ai chargé à votre place, pour que le travail informatique soit fait

T: La première chose que j'ai faite à mon arrivée, lors de la saisie de l'avarie, j'ai mis la date, marqué mon nom. Les indications des opérateurs, les fiches comportent le nom des opérateurs et des personnes qui saisissent. Il y a deux choses, la personne qui a fait l'opération et celle qui a fait la saisie. A un certain moment, certaines indications ne me convenaient pas. J'ai alors repris les visites.

P: après avoir visité le terrain ?

T: non j'ai repris les visiter, quand on demande de mesurer une avarie, à ce moment tu dois faire apparaître une longueur

P: comment vous pouviez faire ça si vous n'avez pas vu la fissure

T: c'est quand je faisais les visites

P: On a du mal à comprendre qui fait quoi et quand? Quand vous dites je reprenais à mon compte cela ne veut rien dire. Soit, vous saisissez dans le DEF COEUR, soit vous mentionnez. Reprendre à son compte, ce n'est pas possible.

T: comme je vous ai dit, qd je faisais la visite des coeurs

P: A quelle époque?

T: quand j'étais technicien d'appui je faisais des visites d'avarie des coeur, je mettais mon nom en tant qu'opérateur

P: C'est logique, oui

T: je mettais à côté la date de la saisie

P: Vous faisiez la visite et la saisine sur certaines visites. Et alors ? Est-ce que normalement vous deviez faire des visites sur les cœurs ?

T: il y avait une difficulté de retours des agents sur le terrain

P: Des agents de terrain, oui

T: comme il n'y avait pas de connexion internet, il y avait des difficultés de retour et sur les feuille de visite il y avait des mention RAS or on demandait d'aller mesurer une fissure, comme ça ne me convenait pas, et tous les agents ont dit que je faisais toute les visites d'avarie mais je n'en ai pas fait sur le TJ 6/9

P: Vous seriez arrivé en juin 2012 et aurez commencé à faire les visites à partir de quand ?

T: En 2012, car je suis partie en vacance

P: On va vous montrer une fiche de visite. Ce n'est pas vous qui l'avez faite, c'est celle de Monsieur H. C'est le cœur qui nous intéresse. Vous n'êtes pas l'auteur de cette visite (projection de la fiche de visite). Le cœur à priori présentait une avarie de 10 avant de mettre 20. Après examen, il a remonté de 10 millimètres. A gauche, il y a une autre mention, " rail About D ", est-ce normal que sur une fiche de cœur figure une mention portant sur le rail ?

T: non, c'est l'about D.

P: Ce n'est pas possible Monsieur G, pourquoi? La fiche a été éditée le 2 août 2012 et imprimée le 2 août, mais c'était déjà marqué 10 millimètres.

T: et le fait qu'il mette c'est pas normale

P: Ce n'est pas logique.

T: dans le DEF COEURS on peut marquer des indications comme ça .

P: Oui le chiffre 20 est à la main. Quel est l'intérêt de le mettre sachant que la fiche concerne les cœurs ?

T: Il faudrait demander à la personne qui a fait la saisi de la fiche, ce n'est pas moi

P: Rassurez-vous ce n'est pas vous qui l'avez saisi c'est M. P et H.

T: je ne connais pas, ce n'ai pas moi:

P: Est-ce que vous avez des explications sur les fiches de 2008 bien que vous n'en soyez pas l'auteur.

T: j'étais sur l'autre Brigade, je n'ai jamais rencontré ce cas de figure sur le terrain? Le juge m'a demandé pourquoi il y avait du retard, je lui ai expliqué que des fois je ne pouvais pas démonter des vices seule, et je le marquais. Je fais une opération ou pas . Quand j'étais agent, il m'est arrivé de retourner des fiches de visite vide, même si je s'ils n'était pas content

P: vous arriviez à déclipser les Abouts tout seul ?

T: il a diffèrent joint, il y a des TJ ou il y des bracelets simples, certains on peut les faire, d'autre c'est pas possible. A l'heure actuelle les opérateurs qui marquent les famille B marque les joints et marque s'ils ont pu le faire ou pas.

P: vous parlez des familles B qui ne peuvent intervenir que dans la nuit ?

T: tout ça pour dire que sur toute une gare en une année la personne dit qu'on arrive à tout démonter en été comme en hiver, j'y crois pas. A certains moments on ne peut pas les toucher

P: Quand vous étiez à Brétigny sur Orge, vous étiez sur quelle voie?

T: la brigade 2

P: En 2003? parce que vous étiez à l'époque de Monsieur SERCQ ?

T: oui

P: M. H disait qu'à votre époque, vous ne démontez pas tout. Vous, vous démontez tout ?

T: oui bien sur

P: quand vous êtes devenu technicien d'appui, ça paraît étonnant que vous ne pouviez expliquer comment pendant 5 ans il y a cette erreur ?

T: Non

P: Monsieur H non plus ne se sent absolument pas responsable, la SNCF non plus. M le Procureur, vous avez des questions ?

PR: Non je ne poserai pas de question

P: Du côté de la partie civile?

Parole aux avocats de la partie civile

Me C: Vous avez fait une visite de suivi de cœur sur la TJD, d'avarie sur la TJ ?

T: Non

Me C: vous savez comment avait cette visite-là ?

T: Vous venez de me le montrer.

Me C: Lecture de **la côte 15436/10**

T: quand j'étais PA, je n'ai jamais fait de visites d'avaries, de joints sur la traversée.

Me C: Est-ce que vous avez une idée du temps qu'on met pour démonter les éclisses de cette TJ là ?

T: c'est une opération assez délicate.

ME C: Quand on va se ménager qu'elle dure? est ce qu'on peut décider de la faire sans interruption

T: je ne pense pas.

Me C: je reviens sur les cœurs avariés en 2012 ce n'est pas vous de rentrer ces visites sur le DEF COEURS ?

T: sur ce cœur, non

Me C : Merci, je n'ai plus de question

Me D: Pour les visites des CA il y a des dates limites, des alertes qui apparaissent sur les DEF COEURS ?

T: Normalement les visites concernant les avaries sont générées 4 secondes.

Me D: Donc vous avez eu une alerte et quelqu'un a fait une tournée ?

T: Je vous ai dit que je n'ai confié cette tournée à aucun agent.

Me D: et pourtant vous étiez chargé de gérer les visites, vous n'avez jamais eu d'alerte ou mandater les agents pour faire cette visite ?

T: Je n'ai jamais mandaté d'agent pour effectuer cette visite.

Me D: ça revient à ce que vous avez dit, que vous n'avez jamais mandaté des agents pour visiter la TJD 6/9. Merci, je n'ai plus de question

P: Quel est votre ressenti ?

T: J'ai été honnête, j'ai répondu, je n'ai pas fait la visite.

P: Est-ce que c'est vous qui avez demandé à un autre agent de faire la visite?

T: je n'ai pas du tout donné une fiche de visite à M. A.

P: Ce n'était pas votre travail de donner les fiches aux agents?

T: Si mais celle-ci, je ne l'ai pas donner

P: C'est donc, soit M. P, soit M. P. Pourquoi êtes-vous sûr que c'est pas vous ?

T: parce que dans ce cas de figure je ne l'ai jamais vu

P: En quoi est-ce atypique?

T: j'ai jamais te sur un TJ démonté les joints, j'aime pas cette situation, je ne la connais pas

P: Vous voulez dire que dans la mesure où c'était un about D, il fallait demander une interception à l'agent, mais comme il y a aucune trace de l'intervention, vous dites que ce n'est pas vous.

T: (silence)

P: Vous pensez que M P a fait du faux ?

T: Madame la Présidente, je ne sais pas

P: Merci Monsieur, je crois qu'on ne se verra plus. L'audience est suspendue

Reprise d'audience

P: Bonjour Monsieur, merci d'avoir attendu. A la page 20 de la côte D 1292 (lecture de la côte)

T: je maintiens ma déclaration et les agents avait le matériel

P: on passe sur le sujet des suivis des cœurs, en cas d'avarie, la personne fait une fiche d'affaire qui sera mis dans le logiciel DEF COEUR; Pour vous c'est M G qui devait gérer ça ?

T: C'est M. G qui était chargé de l'avarie. Il devait programmer une visite avec un programme du site concerné.

P: Pour vous c'était lui qui devait saisir le DEF C ou effectuer la visite ?

T: Je pense que la visite pouvait être donnée à une personne autre que celle prévue.

P: il nous a été dit que M g avec des problème avec le logiciel, et que vous avez pallier cette difficulté mais dans quelle proportion et proportion et sous quelle forme ? la fiche qui nous préoccupe est la fiche A faite le 30 août 2012 (interprétation de la côte 16869) cette mention vous interpelle ou pas?

T: effectivement, j'interprète le document comme une annotation qu'on aurait pu ajouter dans le DEF COEUR de nous-même.

P: on a l'air de penser que du côté du rail il y aussi une fissure

T: En tout cas, ce n'est pas présenté sur le schéma.

P: non il n'y pas de dessein, on a que les about de cœurs. Le dessein à gauche se serait quoi ?

T: Sincèrement, j'ai du mal à interpréter le DEF COEUR.

P: C'est pas la seule il y en d'autre, et ce qui est étonnant c'est que c'est vous qui l'avez faite , pourquoi ?

T: Je ne m'en souviens pas vraiment.

P: on a cru comprendre qu comme il avait du mal avec le logiciel, vous pallier sa compétence et il faisait beaucoup de terrain

T: Non, je ne me souviens plus avoir suivi les avaries.

P: qui a préparé en amont cette fiche d'avarie? M H dit l'avoir fait

T: Si vous me posez la question de savoir si je suis l'auteur de la fiche, je n'en sais rien.

P: le 2 août la fiche sort et dit qu'il y a 10 mm sur l'about D, est ce que vous savez faire la distinction entre les about ?

T: Non, il n'a pas dit oui ?

P:

T: Je ne peux pas vous le dire.

P: Donc M a dit qu'il y avait une fissure sur l'about D' une entretoise

T: Il faut une interception.

P: Comment ça se prépare?

T: ça se prépare entre le TO et le TA. Ce sont des couples qu'on a.

P: C'est M G qui aurait dû prévenir les gens pour faire el d'éclissage e l'about D

T: oui,

P: Le problème est que M H dit avoir travaillé le jour, ça été difficile de reconstituer les nuits, et il n'y avait rien du tout?

T: Sans d'entretoise,

P: le petit point est que l'avarie se trouvait à l'about C et non D

T: De toute façon il faut surveiller tous les abouts qui ont une fissure

P: on se pose la question de savoir si il y aurait dû avoir quelqu'un

T: pour les visites, il faut une opération.

P: comment expliquez-vous, on ne comprend pas ce qui s'est passé avec cette about C, car c'est lui qui est cause de l'accident. Est- ce que dans votre carrière à cette époque vous vous y connaissiez sur les abouts ?

T: Non

P: à votre époque vous vous souvenez de la rectification d'une avarie ?

T: J'ai vu le démontage d'éclisse quand il y avait un désordre de l'entretoise

P: Mais l'entretoise qui s'appuie sur l'éclisse, un about. Donc là vous ne pouvez pas nous expliquer cette affaire d'abord. M le procureur des questions ?

PR: Non

PAROLE AUX AVOCATS DE LA PARTIE CIVILE

(Intervention de Mme C)

Me C: c'est la première fois que vous avez entendu parler des problèmes d'about et de cette erreur ?

T: Non

Me C: ce document, vous l'avez déjà vu?

T: oui mais on ne m'avait pas poser des question dans ce sens

Me C: Quelle est votre explication sur l'absence d'about D et C pendant à peu près 5 ans, 4 ans au moins, avec une visite minimum imposée.

T: malheureusement j'en ai aucune

Me C: Je vais vous lire la page 27 de votre déposition

T: je reste sur la déclaration mais je n'ai pas d'explication

Me C: Vous avez affirmé n'avoir jamais recouru à l'auscultation. Avez-vous suivi des équipes et constaté que le marteau était utilisé ?

T: je n'ai pas le souvenir d'avoir accompagné des équipes

Me C : merci Monsieur je n'ai plus d'autres question

P: Avez-vous des questions, la défense

PAROLE AUX AVOCATS DE LA DÉFENSE

(Intervention de Me V.)

Me V. : Vous effectuiez des tournées dirigeantes sur le secteur durant les 6 premiers mois de l'année 2013, vous souvenez-vous d'avoir effectué une tournée le 4 avril 2013 (voir la **côte D 110**)

T: je ne me souviens pas exactement d'avoir fait cette tournée

Me: on à votre compte rendu, est-ce que vous avez effectué cette tournée seul ou avec un annonceur ?

T: Oui, seul

Me: Tournée seule sans annonceur le 4 avril 2013, c'est M. W qui a pris votre tournée du 4 avril 2013, pensez-vous que vous l'auriez effectué seul?

T: je l'aurais effectué seul si j'avais pas d'annonceur à ma disposition

Me: Au cours de ces tournées dirigeantes, vous emportiez du matériel avec vous?

T: j'en ai fait bcp de tournée j'apporte de temps en temps peut-être, mais en général non

Me: Ce qui veut dire que sur ce compte rendu, vous mentionnez à la page 2 ligne 8 “attache desserrée, serrage conso”. A quoi renvoie “serrage conso”, était-ce pour permettre aux agents d’effectuer le serrage ?

T: l’intervention de

Me: Si vous aviez observé l’absence des vices, qu’auriez-vous fait?

T: j'aurais demandé à ce que ça soit remis en place

Me: Vous l’auriez mentionné sur la fiche, ou auriez-vous demandé une intervention directe?

T: je ne sais pas quel position j'avais à l’époque, mais j'aurais demandé à ce que ça soit remplacer en fonction des boulon manquant, ceux de l'intérieur son moi grave, mais l'extérieur c’est grave

Me: j’ai demandé à M. H ce qu’il aurait fait, mais vous, qu’auriez-vous fait? Auriez-vous intervenu ?

T: pourquoi vous la fassiez tout seul cette tournée

P: Vous aviez le droit de la faire tout seul cette tournée?

T: Il y avait un texte qui nous interdit de procéder seul. On devait faire attention à la circulation.

P: le test qui vous interdisiez de la faire seule, on vous la montré

T: je n’ai pas le souvenir qu’on m'ait dit de ne pas le faire.

P: et avant que vous le fassiez comment dirigeant, vous le faisiez comme stagiaire ou est-ce que vous savez déjà vu des dirigeant faire des tournée seul

T: Oui

P: où ça ?

T: à Montparnasse où j’étais avant.

Me V. : Ce qui est mentionné, c’est un rythme de 3 kilomètre/H. Vous mettiez donc plus de temps ?

T: oui c’est ça

Me V. : votre compte rendu fait deux page, avec celui de M W ce sont les comptes rendus les plus complet de février à juillet 2013

T: quand on partait en tournée, on bloquait.

Me V: Il n’y a pas de pièges. Vous savez que le sujet c’est la vigilance ? Merci Monsieur

P: d’autres questions du côté de la défense?

(Intervention de Me MY)

Me MY : Vous avez été entendu en tant que témoin et témoin assisté. C’est bien cela ?

T: oui

Me: Je suppose qu'à l'époque, les juges vous ont expliqué en janvier 2016 la différence entre le statut de témoin et de témoin assisté.

T: oui il me l'ont expliqué

Me MY : Quand vous êtes entendu par les magistrats, on ne nous interroge pas sur la saisie faite dans le DEF COEUR. Est-ce qu'au moment où vous êtes entendu, vous mentionnez cela ?

T: non

Me MY : quand vous êtes entendu pas la police vous dites que vous avez certains fois remplie le logiciel, Def C mais vous ne vous souvenez pas, qu'au moi de sep 2012 que c'est vous qui avec rentrer dans le logiciel la fiche de visite de cette about avarié ?

T: Non

Me MY : vous ne vous souvenez pas que vous avez entré la visite du 30 août ?

T: oui, c'est ça

Me MY : et les MI ne le savent pas encore, mais malgré ça vous êtes considéré comme témoin assisté ?

T: oui

Me MY : et là les juges vous demandent si vous pensez que votre responsabilité pénale est engagée. Je suppose que vous êtes dans une situation inconfortable ?

T: non, je ne pense pas.

Me MY : Quand vous faites la réponse dans ce PV, est-ce que vous vous souvenez si la réponse est longue ou courte ? Je vais vous lire votre réponse qui est à la page 26 de ce PV (**lecture du PV page 26**). Vous allez être convoqué par les magistrats après avoir reçu la preuve que c'est vous qui avez enregistré la fiche de l'avarie dans le logiciel D 16904, est-ce que vous avez été choqué, etc. ?

T: Non, j'ai saisi un document

Me MY : (lecture de la question posée par les magistrats instructeurs)

T: ça ne me surprends pas d'avoir saisie la fiche, quand j'ai répondu à l'époque non , je ne me souvenais pas

Me MY : vous aviez connaissance de son témoignage. Qu'est-ce que la déclaration de Monsieur H vous inspire concernant cette signature de M. H et la question des magistrats ?

T: l'idée c'est l'interprétation qu'on peut en faire, soit on a pas démonté soit on ne sait pas lire

Me MY : parallèlement à ça, si M. H dit vrai et qu'il a démonté un about car on sait qu'il n'y avait pas d'about, et qu'il a démontré, est-ce que ceci ne vient pas conforter ce que vous dites là ? si vous l'avez mal nommé dans le DEF COEUR, c'est parce que l'avarie avait été ouverte depuis 2008 ? Des conclusions que vous tirez, il peut y en avoir deux. Êtes-vous aujourd'hui capable de trancher aujourd'hui ?

T: non

Me MY : M. H a donc raison car vous n'êtes pas capable de trancher.

T: je ne suis pas capable de trancher

Me MY : Merci

P: où aurait-il eu l'idée de démonter l'About D?

T: je ne peux pas répondre à cette question

P: Il aurait pris sous sa gouverne de démonter l'About D. Merci Monsieur, nous nous reverrons le lundi.

(sortie du témoin)

(Intervention de M. W)

P: M. W voulez-vous venir à la barre ? On est conscient qu'à cette époque vous n'étiez pas en poste, mais avez-vous un éclairage pour l'enquête ?

M. W: la seule chose que je peux imaginer, c'est que sur l'about D, on parle beaucoup de l'entretoise.

P: vous voulez dire à l'intérieur?

M W: Elle est limitée

P: Vous voulez dire que?

M.W: Qu'il est possible de la faire tomber. C'est une visite partielle, de demi-face.

P: pour vous cette visite a été faite ou pas ?

M.W: C'est compliqué car il y a deux hypothèses ; s'il y a une erreur sur l'interprétation de l'about, la personne qui intervient pourrait ne pas intervenir sur le bon bout.

P: vous voulez dire qu'il y a eu une incompréhension sur la lecture des abouts ?

M.W: Effectivement,

P: Sinon, concernant le débat de la journée, voulez-vous ajouter des éléments?

M.W: juste une petite remarque, au second semestre il y a eu la demande de renforcer le secteur avec un deuxième TA, c'est d'ailleurs comme cela que M.B a rejoint l'effectif de Brétigny.

P: A quel moment est arrivé M. B

M.W: Il y a eu deux TA, il a rejoint en renfort.

P: Il y en avait deux?

M.W: Oui, en renfort avec M. G

P: c'est une évolution que vous avez initiée à votre arrivée?

M. W: oui, mais pas directement dès mon arrivée

P: Pour M. W s'était heurté à la confusion.

M.W: ce n'était pas hyper fiable de se positionner comme ça

P: Des questions Monsieur le Procureur?

PR: Non

P: La partie civile?

Me C: vous avez affirmé que M G n'a jamais sollicité à être accompagné ? c'est D 12957 page 3, deuxième partie de la page (lecture)

P: c'était à l'époque où vous étiez avec lui pas avant .

M. W: Avant, j'étais à l'unité.

Me C:

M.W: Non, elle n'avait pas été faite.

P: c'est à partir de février que vous pouvez être sûr de vous pas avant ?

MW: ...

Me C: Dans la même déposition, on est bien d'accord que si on avait été démontée la boue D une seule fois entre 2011 et 2013, la confusion aurait été repérée ?

M.W: C'est sûre que si l'about D avait été constaté, on l'aurait démonté (à vérifier).

Me C: ça veut dire que?

T: Oui

Me C: ça vous paraît envisageable

T: ça paraît pas si envisageable.

Me C : Merci

(Intervention de Monsieur AU)

RP SNCF: Si on récapitule les informations de ORTC qu'est-ce qui frappe ? : en page 238 on voit que monsieur G n'a pas constaté la fissure. En page 239 l'ORTC dit que la visite de fin de garantie n'a pas été garantie. Aucune des visites annuelles n'a été faite, la visite annuelle n'a pas été faite, l'ORTC dit qu'il y a réparation du cœur sans démontage d'About. Finalement, tout est faux, mensonge et falsification. Je trouve que c'est profondément injuste par rapport à tous les éléments apportés par la SNCF. C'est injuste au vu des personnes des brigades de Brétigny dont un grand nombre atteste de la réalité des interventions prévues par le référentiel à savoir M. M, M. C, M.M, M. B, M. R, M.E, M.C, M. R, M.E, toute personne qui sur les différents points de contestation ont soutenu que les opérations ont été faites correctement. La réalité des joints éclissés lors des familles B et l'auscultation au marteau lors des familles A. Toutes ces personnes ont disparu du texte de l'ordonnance de renvoi. Ce qui fait dire qu'il y a un angle partiel, c'est notre interprétation du document et je pense qu'il faut y consacrer cela. Si on revient sur le premier point, Peut-on afficher la côte D 17014 ? Le sens est que M. M affirme avoir fait démonter l'éclissage le jour de sa visite. C'est déjà un premier point de départ, alors pourquoi accuser cette personne et pourquoi tout le monde mentirait sur cet appareil quand il y a des dizaines et des dizaines. On peut affirmer qu'aucun appareil de voie n'est suivi, ni entretenu sur le territoire de l'unité. L'affirmation que la visite de garantie étant faite, me paraît infondée (**interprétation de la côte**).

Je ne vois pas ce qui permet aux juges instructeurs de dire que c'est un faux. Je vous affirme Mme la présidente qu'on ne peut pas mettre tous les agents sous surveillance. L'affirmation selon laquelle aucune visite n'a été faite est infondée sur l'outil DE COEUR. Je voudrais reprendre ce que j'ai dit sur le sujet ce matin. Il y a sans doute eu une erreur. On a vu que certaines personnes hésitaient à mettre les bouts. Et les équipes se seraient apparues de l'avarie et ce seraient ...

La visite a été précédée de nombreuses avaries. On peut regarder ces documents et se poser la question de savoir s'ils sont tous faux ? Je trouve cela incroyable de penser une telle chose. Il a été réaffirmé tout à l'heure par M H que le démontage a eu lieu. Le RTC nous confirme le démontage. Peut-être faut-il regarder ces fiches de révisions pour expliquer le malentendu. Par exemple sur la côte D'20165 (**interprétation de la côte présentant un tableau de consultation d'un cœur**) . Il y a une prescription de l'IN 310 qui a été rapportée par le soudeur M. B dans sa déposition (fiche 415 de l'IN 410 qui résume ce qui vient d'être dit).

Ce grief de l'ORCT n'est pas fondé. Les interventions sont faites conformément à ce qui est prévu par le référentiel. En ce qui concerne le démontage des éclisses pour les avaries, on pourrait regarder la cote D 12105 du témoignage de M. L (lecture de la Côte). Monsieur G est dans le même sens (voir la côte D 12129, M.C), en D 12132 (la question sur le démantèlement d'éclisse). Venons-en à l'extrait de P (voir la côte D 12063). Venons-en à l'extrait de M. G à la côte D 12224 avec l'extrait de M. G (voir aussi les côtes D 12227, D 12039, D 12427, D 12084, D 12086). A mes yeux, les expressions qui ont dû être produites découlent de questions de formulation longue.

RP SNCF : Je voudrais faire un retour sur le bilan de mercredi. Je voudrais rappeler les constats de Monsieur DELAUNAY sur les problèmes de rail et de dressage incorrects. Il faut savoir que des travaux, du bourrage et de la rectification sont faits sur le terrain. Il y a un procès-verbal d'expertise en Annexe 47 qui dit que les cotes sont dans les normes et que la circulation sur la voie déviée peut reprendre correctement. Finalement, c'est un événement banal et courant. Les experts viennent et définissent les mesures à mettre en œuvre, mesures que l'on applique par la suite. Sur les valeurs de géométrie en intervention ou en ralentissement, un nombre potentiellement important de points de géométrie en valeur d'intervention n'est pas en lien direct avec l'accident. Le fait d'avoir des valeurs à corriger à Saint-Michel, Brétigny ou Étampes n'a pas de lien avec la sécurité, c'est un élément de contexte. Ce n'est pas à travers ce point qu'on peut déterminer les causes du déraillement. Sur le suivi de la géométrie pour lequel nous est reproché une insuffisance, le MAUZIN devait passer deux fois par an. Mais il passait plus fréquemment, dès qu'il en avait l'occasion, et on avait un enregistrement. C'est une preuve de l'attention portée à la suivie du respect des normes. Quand le MAUZIN détecte des valeurs anormales, des mesures sont prises, par exemple un ralentissement à 60 km/h. Enregistrement Mauzin dans les appareils de voie, perturbation dans le Mauzin. Il roule avec ses palpeurs pour les voies courantes.

Dans les aiguillages, des points caractéristiques, des problèmes de palpeur et des perturbations liées au passage des appareils de voie. Monsieur THIROBOIS parle sur l'absence de dépêche liée à l'absence de sensation physique au passage du MAUZIN et à l'habitude d'artefact sur ligne de niveau. Et si pas de mesure prise, relevé de terrain le 23 mai 2013, gauche de 23 m **D 16894**. Un arrêt des circulations décidé par T n'aurait pas changé, stoppé quelques heures le temps que la prise des mesures se fasse. Le point important pour notre sujet c'est le joint de l'about C de la TJD 6/9 et la possibilité de danse sur ce joint. **D 9487** > analyse de Monsieur L. Si on se souvient des explications de mercredi dernier, on se souvient du point que représente l'about C du cœur en question, qui est sur la file de nivellement droit en haut, le point bas, à droite du point noir, il y a un point de nivellement et Monsieur LAUZERAL a expliqué que le point représente ? Le trait rouge, c'est 5mm. Les experts ont expliqué pourquoi ils pensent que la danse de 20 mm à cet endroit et débat court mais absurde d'identifier une danse à partir des traverses. Une danse de 20mm, qu'est-ce que cela voudrait dire ? Si chaque trait représente 5 mm, on en a 4. Cela signifie que le défaut de nivellement du joint se situerait sur le trait horizontal ici, on voit que c'est erroné. Mesurer une danse, c'est dansomètre sous la patine du rail ou évaluation par canne à boule, on fait tomber la canne sur la traverse, avec pied sur travers. Mais en aucun cas, on observe de travers car portant toutes empreintes du ballaste sur les voies. Sur la page **D 1584** sur le rapport du BEA-TT ? Les relevés de terrain par monsieur ? juste après l'accident, on montre une danse normale. A partir de ces éléments-là, on peut relativiser les témoignages des cheminots, certains ont pu dire des généralités, que les TJ dansaient, un entretien du nivellement est normal mais la question n'est pas de savoir si danse sur TJ du poste A, ou F, mais précisément sur cette TJ qui est celle qui joint dont l'éclisse s'est retournée. Le relevé fait un mois avant l'accident montre qu'il n'y a pas de danse et le graphique le montre. 2 autres points importants pour compléter, on a pu prêter attention aux sensations des agents dans les trains, je veux citer la tournée en abyme du 18 juin de Monsieur FONTBOSTIER qui n'a pas relevé quoi que ce soit, tournées en cabine prévues par IN 312, moins d'un mois avant le déraillement. Je crois aussi que dans les dépositions, Monsieur W a vu passer un train sur la TJD 6/9 sans constat d'anomalie, le 4 juillet.

Me MY : C'est l'annexe 60 du PDF du 18 juin 2013.

P : Page 4

RP SNCF : Monsieur F a fait sa tournée en train voie 1 et 2. Si on regarde ses observations plus bas, on arrive en 31050, on est voie 1.

P : C'est la page 52.

RP SNCF : Il y a avait déjà un point de dressage relevé par sensation car toutes les 8 semaines sur la TJD 6/9. Intervention tous les 3 mois en avril et FONTBOSTIER a classé M. S à surveiller. Il ne justifiait pas une reprise de niveau rapidement. Bien sûr, les tournées en cabine c'est du ressenti physique, de l'expérience et suspension mécanique des enjeux peuvent biaiser mais des problématiques de contrôle apparaissent bien avant les problématiques de sécurité. Ajouter que le déraillement n'a pas été causé par un défaut de géométrie et n'ont pas une cause mécanique.

Q : Est-ce que le problème de vice a pu avoir un impact ou a-t-il fait partie de l'arbre des causes, mais notre réponse était par cette analyse de FONT, c'est que non. Qui dit que la SNCF aurait commis une inaction fautive à corriger des défauts de voie ? Il faut analyser les défauts et ce n'est pas une stratégie de défense comme dit la semaine dernière. Cette hypothèse d'un défaut de niveau est celle qui nous paraît la plus en lien avec le déraillement.

P : Merci Monsieur AU pour cette réaction et cette analyse. Nous allons commencer le programme de ce jour. C'est le dernier jour des fautes. On a déjà vu à l'occasion de l'audition des témoins, les problématiques qu'on va évoquer : les référentiels, la primauté du contrôle sur le vif, la fiabilité et la qualité des comptes-rendus des documents, notamment celui de tournées de surveillance. On va commencer par la problématique des référentiels. (...), IN 114 et 133. Projection de la côte D5 5600, 5701 et 55654.

P : Ils ont aussi relevé des contradictions. La première contradiction est relative à la tournée de surveillance nocturne, c'est l'**IN 0114**. Dans la mesure du possible, les tournées sont réalisées de jour. Dans l'autre, c'était moins évident, le deuxième point c'était une autre contradiction sur l'**IN 087** s'agissant de la découverte d'une anomalie. On fait la distinction entre la boulonnerie d'assemblage et de glissement et j'imagine que cette contradiction n'a pas de sens pour la SNCF. S'agissant de l'EPSF : côte D. Il y a aussi une difficulté de compréhension et de leur caractère interprétable. L'annexe 9 de l'IN 3003, rédaction d'un guide support pour le territoire de production Atlantique. IN 287 et 289. Visiblement, c'est post-Brétigny mais est-ce qu'il y a eu un impact de la catastrophe là-dessus, c'est peut-être ce que vous allez nous dire Monsieur AU. Lors de visites sur le terrain, les inspecteurs (IN 133 ou 233 ?) ont constaté l'utilisation de modes opératoires. Dans ce rapport, il y a un point 5 et point 2, le rapp évoque deux autres sources documentaires dont les nouvelles lettres de directives (NLD), elles sont applicables aux établissements dont un des principaux champs consiste à compléter les prescriptions d'un IN lorsque cela s'avère nécessaire. Je ne sais pas trop de quoi on parle (cas de la NLD 245 sur les boulons après l'accident de Brétigny). Est-ce que cela concerne la possibilité pour monsieur W de faire sa tournée seul ? Je ne sais pas. Donc ça, c'était le maquis des NLD. L'orientation du rapport pose la question de la capacité des responsables à s'approprier l'information essentielle pour mener à bien leur mission. Le PCF relevait que dans le plan d'action communiqué par SNCF réseau : *"le groupe sncf a engagé la démarche excellente sécurité qui vise à la simplification du*

référentiel". Il y a eu de ce côté-là, une volonté de simplifier le travail documentaire des agents opérationnels. Il est également indiqué dans l'ORTC que la différence entre ce qui est enseigné et ce qui est fait sur le terrain. M. n'était pas favorable à ce que les agents partent en tournée avec une fiche de tournée préremplie car détourne leur attention des nouveaux défauts et guide leur regard. Il n'était pas non plus favorable à l'utilisation d'une clé de 38.

M. PEDUZZI avait indiqué qu'avant la catastrophe, il n'y avait pas de notice qui disait qu'il fallait remplacer la boulonnerie dès qu'un boulon manquait, c'était laissé à l'appréciation de chacun.

IN 287 dans sa version avant le déraillement : totalité de la boulonnerie doit être présente et efficace à l'issue d'une famille B. Pas de seuil de tolérance, mais cela concernerait la boulonnerie d'assemblage et pas d'écissage selon Monsieur AU.

Dernier point, dans le dossier RFF, même si ce n'est pas une faute reprochée à RFF, la SNCF élabore des référentiels d'application qui sont des déclinaisons de référentiels de haut niveau. RFF considérait qu'ils n'avaient pas compétence en la matière, qu'ils n'avaient pas de droit à l'information et donc pas de décision en la matière.

Ils sont auto portants c'est-à-dire, autonomes, ils ne renvoient pas à des référentiels de hauts niveau, les référentiels de hauts niveau étaient internes à la SNCF mais ne sont pas des référentiels réglementaires car ils ne sont pas repris par la loi. Quant à la SNCF, elle a indiqué qu'il s'agissait d'une déclinaison d'obligations légales. RFF approuve les référentiels de haut niveau tandis que la SNCF le met en œuvre et élabore des référentiels d'application qui sont des déclinaisons de référentiels de haut niveau. S'agissant du volume, les référentiels sont le fruit de l'expérience de terrain et la traduction de normes européennes qui impose à la France des critères de sécurité très précis qui s'expriment dans les référentiels. Les agents de terrain s'ils n'ont pas accès aux référentiels, ils ont accès à des fiches qu'ils peuvent emmener sur le terrain.

RP SNCF: Je commence par quelques considérations générales sur des ref. On l'a déjà dit à cette barre, le réseau ferroviaire est le fruit d'un écho de éléments techniques anciens et beaucoup plus récents. Les référentiels de maintenance doivent s'adapter. C'est ce qui justifie le volume des textes. Cela renvoie à un autre point, celui de ne pas contraindre quelqu'un à connaître par cœur les référentiels de maintenance. Nous nous penchons sur des points de référentiels. Il faut se dire qu'une personne qui ne connaît rien au chemin de fer, bénéficie d'une formation pendant au moins un an.

Pour revenir sur un autre point, nous revenons sur un point essentiel. Mme la présidente, vous avez dit qu'il fallait faire une distinction, sachant que c'est l'IN 287 en annexe 16 de 2011 applicable au 1er juin 2012 et qui prévoit normalement la définition. L'usage de la couleur que l'on ne retrouvait pas dans les anciennes versions de référentiels Le développement des photocopieuses en couleur etc. Si on déroule ce document applicable depuis 2012, le dessin d'appareil de droit distingue une TJD par partie de 1 - 8. (Interprétation du tableau figurant à la page 34 de l'annexe). Ceci permet de souligner que l'analyse faite par les experts ne permet pas de dire la situation d'attache de cet appareil pendant le déraillement. Le seul constat susceptible d'être tiré ne peut porter que sur les parties 6 et 7. Refaire un référentiel est un travail de plusieurs mois. Nous ne disposons pas d'armées de personnes, on réunit un groupe de travail constituant de meilleurs nationaux de terrain, qui rédigent des documents et les transmettent. Ce n'est qu'après le retour de ces référentiels qu'il peut y avoir validation.

Sur les notes de directives, lorsqu'on a une évolution rapide, urgente a demandé aux parties, la réécriture des référentiels n'est pas le seul. La note de directive permet de faire évoluer une procédure

de façon très rapide. Ces documents sont diffusés dans la ligne managériale. Il y a un certain nombre de notes de directives décidées lors des familles B afin de remplacer les boulons.

P: Il y a une nouvelle version de l'IN en question?

RP SNCF: Oui, on publie, ensuite elle est transmise aux équipes et enfin, elle est publiée.

P: Le 287 renvoie à ?

RP SNCF: à l'entretien de la voirie.

P: Est-ce qu'on a fait évoluer l'autre?

RP SNCF: oui, et cela a fait l'objet d'un IN et incorporée.

P: que dit cette nouvelle boulonnerie d'éclissage?

RP SNCF: elle dépend du boulon manquant, de sa position, de la vitesse des circulations, de la situation d'alignement.

P: elle a été prise quand? peut-on la verser au dossier?

RP SNCF: oui, on peut la verser.

P: en résumé il y a une actualisation.

RP SNCF: elle a été prise en août 2014. C'est pour la boulonnerie. Il n'y avait pas de logique rame en particulier. L'IN 2486 sur le remplacement.

P: c'est pour la boulonnerie des appareils de voies.

RP SNCF: On a passé beaucoup de temps à essayer de comprendre, à faire des simulations, à analyser des rapports techniques.

P: En termes de simplification, que pouvez-vous dire?

RP SNCF: le terme de simplification a été lancé en 2010 sous un acronyme dit prisme au sein de la SNCF. Ca s'est rendu possible grâce aux outils numériques. Quand un agent a un doute, il consulte le référentiel. Il y a une note de directive qui s'applique.

P: Ces fiches ont-elles bien vu le jour?

RP SNCF: oui tout à fait. C'est un travail qui n'est jamais parfait. Une dernière chose sur la problématique des tournées de surveillance. Je rappelle que les documents métiers sont des versions simplifiées. Ainsi, aucun agent voie ne prend l'initiative de procéder à une tournée nuit.

RP SNCF : Donc lorsqu'on fait les pourcentages, on a une tolérance plus grande. Ceci permet au passage de souligner que l'analyse qui a été faite de la partie centrale de l'analyse de la TJD ne permet pas de dire quelle était la situation de l'attache avant le déraillement car la partie centrale a été conservée. Il n'y a que 8 m de TJD qui ont été mis sous scellé. Ne pouvant porter que sur les parties 6 et 7, je ferme cette parenthèse, on y reviendra si vous le souhaitez. Usage du code couleur qui permet de faciliter les relevés de terrain par les agents.

Je voudrais dire que refaire un référentiel c'est un travail de plusieurs mois, pas des rédacteurs seuls dans un bureau, on fait appel aux gens de terrain, les meilleurs praticiens de terrain et ensemble ils en écrivent un nouveau. Processus qui est donc complet et long et donne des résultats de qualité. J'en viens aux notes lettres de directives (NLD) que vous avez évoquées. Lorsqu'on a une évolution rapide, la réécriture d'un référentiel n'est pas le bon moyen car cela prend plusieurs mois, ils

s'attachent à faire apparaître un référentiel de façon très rapide, ces docs sont diffusés dans la ligne hiérarchique. C'est le travail des managers, il y a un accompagnement, ce sont les lettres de directives. Parmi les conséquences après l'accident, il y a eu un certain nombre de lettres de directives. A l'occasion des visites de fam B, on a décidé de remplacer tous les boulons d'éclissage, pas prévus avant, une NLD en vigueur depuis 2016.

P : Nouvelle version de l'IN 287 qui intègre cette consigne ?

RP SNCF: Oui. On marche comme ça quand il y a des choses urgentes à faire, on publie une lettre de directive. c'est une démarche tout à fait logique.

P : Le 287 c'est l'IN ?

RP SNCF: C'est l'IN en rapport avec l'entretien des appareils de voie.

P : Donc pour la boulonnerie d'assemblage ?

RP SNCF: On précise depuis la pub de cette NLD que l'on doit remplacer tous les boulons d'éclisse en famille B.

P : Est ce qu'on a fait évoluer l'autre sur la boulonnerie d'assemblage ?

RP SNCF: IN 268 Entretien des voies en barre normales, sur la conduite à tenir avec les boulons d'éclissage.

P : Cela a fait l'objet d'une NLD aussi ?

RP SNCF: Oui, incorporé dans une nouvelle édition qu'on retrouve à l'IN 268

P : Que dit cette nouvelle consigne sur la boulonnerie d'éclissage ?

RP SNCF: Une annexe a été créé au niveau du texte qui définit précisément la conduite à tenir, elle dépend du boulon manquant et desserré, de sa position dans l'éclissage, de la vitesse de circulation, de la situation d'alignement etc.

P : Elle a été prise quand ? Vous l'avez là ?

RP SNCF: Oui, on peut la verser au dossier.

P : En résumé, il y a une actualisation des deux référentiels qui sont en jeu dans le dossier qu'il s'agisse du 287 et du 268.

RP SNCF: Je ne connais pas la date par cœur, elle a été prise en août 2014, c'est pour l'IN 268, anomalie constatée sur la boulonnerie d'éclissage.

P : il s'agit de quelle IN?

RP SNCF: C'est l' IN 268 sur les anomalies constatées sur la boulonnerie d'éclissage. Avant, il n'y avait pas de texte précis car ça faisait partie du métier des agents, de leur formation, de leurs compétences propres. Maintenant, c'est plus normé.

Celle dont je parlais sur l'IN 287, c'est D436 ? celle lancée en novembre 2017, à l'issue de tout le travail qui a été fait sur le diagnostic de la boulonnerie des appareils de voie.

P : Y a t-il eu des déclinaisons plus ?

RP SNCF : Le thème de la simple documentation est vaste et ancien, lancé dans les années 2010 sous acronyme PRISME à SNCF. L'objectif était de fournir aux opérateurs les outils numériques. Toutes les références dans nos cartables sur une tablette et mises à jour faites automatiquement. L'agent qui intervient a les mises à jour les plus récentes.

P : C'est depuis 2015, Mr Thomas nous en parlé je crois.

RP SNCF: ça a été lancé en 2015 et déployé en 2018.

P : Ces fiches annoncées par le TF ?

RP SNCF: C'est un travail qui n'est jamais terminé

P : Bien, merci.

P : Merci Monsieur AU pour ces précisions. On va passer au deuxième point qui est en lien avec un sujet déjà examiné qui est celle d'une traçabilité insuffisante des opérations qui se double d'un contrôle qui serait lacunaire.

2ème point- LA TRAÇABILITÉ INSUFFISANTE DES AFFAIRES ASSORTIE D'UN CONTRÔLE LACUNAIRE (faisant l'objet d'un montage en reprenant les propos de Me LY)

P: Il faut rappeler que c'est la partie de la problématique de boulonnerie. Le BATT a expliqué que dans l'éclisse, il y aurait des boulons manquants qui auraient dû être constatés lors des tournées de 2012, mettant en doute les tournées. On a déjà vu deux problématiques, celles de la famille Be en 2010 et 2011. On a vu la problématique des sujets de cœur, on a vu la fiche des tournées de M. ESSAD qui a contesté leur réalisation mais qui a été reconnu par M. W sans s'assurer de la faisabilité de la tournée en elle-même. Les magistrats instructeurs expliquent que sur les comptes rendus, l'attache est compliquée compte tenu des anomalies qui peuvent être soit compliquées à noter, soit compliquées à comprendre car il faut connaître la géométrie des voies, la problématique de la couleur, les pièces qui sont rouillées, le caractère répétitif qui peut entraîner une baisse, la longueur des parcours. Pour l'accusation, à laquelle lecture, il paraissait impossible pour le technicien de pouvoir disposer d'une vue complète fiable de l'appareil de voie. M. W souhaite la fiabilité à travers la mise en place d'un relevé tendant à relever les boulons manquants. Il ressort des témoignages qu'il n'existait pas de normes particulières en la matière. M. W a aussi expliqué que des saisies dans le logiciel mettaient à jour. On verra ainsi que les fiches évoluent. Dès lors, les points à vérifier étaient-ils sources de difficulté ? (Voir la côte 115 sur le compte rendu de la tournée réalisée le 4 juillet 2013 "lecture"). Il n'y a pas de comptes rendus de travaux (explications de M. W à ce propos au D118).

Cette initiative a priori n'a pas vu le jour. Donc ça c'était le pt sur la fiabilité et la qualité des CR de tournée, c'était en fait lié au deuxième pt de la prévention. Le premier point c'est la défaillance, le premier paragraphe comprend deux fautes : les référentiels et la traçabilité insuffisante des opérations de maintenance. Les juges ont indiqué "Fiches de familles A et B incomplètes". Il reste dans cette faute là un peu four toute la problématique ? Le dernier point portant sur le contrôle documentaire insuffisant qui négligeait le contrôle sur le vif. On a un peu du mal à voir à quoi ça correspond. Soit c'est M. W qui contrôle et il peut se rendre compte que ce que les agents ont noté, cela peut aussi être la problématique. Ce n'est pas très clair. Les témoins nous ont expliqué que cela était compliqué car cela se faisait la nuit. Mme V nous a expliqué aussi que pour le contrôle de niveau supérieur c'était fait par sondage. Quand l'unité descendait pour un contrôle, il vérifiait certains documents mais pas tous. Donc la critique c'est de dire que les agents de proximité ne voient pas les lacunes des agents de voies et s'ajoutent cette défaillance du contrôle du niveau supérieur qui pourrait résulter notamment de ce contrôle par son âge et non pas d'un contrôle exhaustif. Mme V avait dit le 18 mai, (lecture du témoignage de Mme V) *"on ne faisait pas un contrôle exhaustif, on vérifiait par sondage et on se basait là-dessus"*. C'est l'IN 2501, pour mémoire on l'avait vu au tout début lors de la présentation des rôles des uns et des autres (lecture du mémo).

(Lecture des mémos) S'agissant de l'exécution de ces veilles techniques, elles sont en général déléguées aux assistants par le directeur de l'unité.

Côte D92243.

(Intervention du RP SNCF)

RP SNCF : Rapidement, pour dresser le cadre portant sur le contrôle, le principe d'une entreprise comme la nôtre repose sur la responsabilisation et l'autonomie. On forme les gens à des fins d'autonomie pour qu'ils fassent les opérations. Il n'est pas prévu qu'il y ait des gens à chaque fois. Responsabilisation et confiance ne signifie pas pour autant, confiance aveugle. L'agent qui écrit un 6 ou un 9 par exemple fera l'objet d'un 1er contrôle.

Ensuite le contrôle de niveau 1 avec le technicien opérationnel sur les interventions réalisées par les agents. m. P a mentionné l'intervention de contrôle sur le vif réalisé à postériori en prenant le cas des fiches. Lorsqu'à la lecture du document, un élément paraît anormal, il y a un autre contrôle. Ainsi, à tous les niveaux, s'établit la qualité sous l'acronyme PDCA. En effet, il y a une étape qui consiste à planifier avec toute la liste des interventions à faire. La 2ème phase après la planification consiste à faire/ délivrer et contrôler qui renvoie à s'interroger sur la bonne réalisation des actions. En ce sens, interviennent les différents contrôles de niveau. Une fois contrôlé, il y a agir qui consiste à demander des documents qui peuvent être manquants, rattraper des retards. A tout niveau de processus, se mettent en place des boucles. Le suivi de cette boucle peut être documentaire, réalisée à postériori. Le suivi de ces étapes de production est la veille faite par les agents. La veille se fait au sein de l'ISOF par le pôle de maintenance, au niveau du territoire conformément à l'IN 01. Il y a à ce stade, une vérification au sein des établissements, à travers, le suivi des voies, des chemins avariés. Donc, au niveau de l'établissement, des secteurs il existe un système de contrôle et la veille de ce qui est fait sur le terrain. S'ajoutent également des audits réalisés par des directions des audits qui sont indépendantes des établissements. Ce sont des experts nationaux avec pour but de réaliser un audit par an et par établissements. Ces audits sont faits soit par des AST ou des ASNO. La direction des audits de la SNCF s'élève à une centaine de personnes. Chaque année, des audits vont sur certains chantiers, observent tout le processus concernant la sécurité de circulation, du personnel, les habilitations. Ils procèdent à des échantillons, font une analyse du système de management. Chaque

année, les auditeurs restituent le compte rendu avec une appréciation éloignée, acceptable. C'est une base importante pour les établissements afin de construire son plan d'action sécurité qui tend à engager des actions afin d'atteindre le niveau souhaité. On a les référentiels qui existent au IN 2501 sur le bouclage technique.

P : On avait parlé des audits, audit en novembre 2012 quand M. W venait d'arriver, il n'est pas intégré dans le document.

RP SNCF : Les audits sécurité d'établissement ont lieu tous les ans dont la STB et les audits ASNO tous les 4 ans. C'est intéressant car c'est un regard neuf et plus expérimenté. Cela apporte un plus dans la valeur ajoutée.

P : Vous indiquiez que le contrôle sur le vif s'appliquait aux AST mais vient en cause le 25 01 qui concerne la veille 01. Ce contrôle sur le vif, quelle forme prend-t-il ?

RP SNCF : Tout à fait. Le plus généralement il s'agit d'une visite de chantier, ce n'est pas forcément surprendre les agents mais aller voir sur un chantier si en matière de sécurité et de technique tout est bien respecté.

P : Ces chantiers ont lieu la nuit ?

RP SNCF: Oui.

P : Qu'est-ce que ça peut être d'autres?

RP SNCF : Sur le territoire de Brétigny il y a bcp de voies de service et on peut faire des familles B de voies de service le jour.

P : D'accord, on a vu que ces voies étaient un peu à l'abandon. Merci Monsieur pour ces précisions.

RP SNCF: RA 154 annexe 91 du dossier sur les audits.

(Intervention du témoin M. FONBAUSTIER)

P: Bonjour M. nous nous étions vus le 25 avril 2002. Je vous avais indiqué vos droits. Vous avez le droit de parler, de faire des interventions. Quel est votre âge, profession et domicile ?

T : R. F, 34 ans, j'habite à ST Sulpice et je travaille à la SNCF à Toulouse.

P : Êtes-vous parents, alliés des parties, si oui, quelles furent vos relations ? Vous êtes effectivement le salarié de l'un des prévenus. Vous jurez de dire toute la vérité ?

T : Je le jure

P : Le tribunal vous écoute.

T : Je pensais d'abord expliquer, la journée du 12 juillet, j'ai essayé de m'entraîner, j'ai deux sujets que j'aurais voulu aborder après. Ce sont des scènes où j'étais présent. la demande de modification de documents et le deuxième point c'était la disparition de l'ordinateur de M.W.

P: ça vous intéresse?

T: Je suis arrivé à la sncf en 2008, j'ai pris le poste d'assistant en mars 2012 jusqu'en décembre 2013, ensuite j'ai pris le post de w à Brétigny. J'avais trois missions : le suivi des ouvrages par des visites annuelles, la planification des chantiers, la partie financière, la partie patrimoine, la relation avec les tiers. C'était le premier volet. Le volet qualité c'était plus sur la technique, la veille technique je le faisais tous les trimestres donc trois fois par an. En plus de ça, je m'occupais aussi de la planification des équipements. En tant que responsable technique je gérais aussi la validation des cahiers de maintenance pour l'année suivante, on validait aussi les plannings de tournées. On validait tous les documents de productions de l'année suivante. Le 12 juillet, j'étais en poste à Juvisy, on n'était que deux ce jour-là. On a été au courant tout de suite de l'accident car il a reçu un coup de tel, on est donc parti tout de suite. Des déraillements c'est rare mais ça arrive, je pensais que j'allais voir un déraillement d'une voie de service. J'ai commencé à me rendre compte que ce n'était pas une situation normale car tout le centre de Brétigny était bloqué par la police. Scène indescriptible je ne pouvais pas imaginer un truc comme ça il y avait du métal partout, j'étais tétanisé. C'était vraiment une atmosphère surréaliste, je devais prendre des photos pour les constatations. Me concentrer sur quelque chose m'a fait m'éloigner de la réalité. J'ai pris les premières photos de la scène. Je reçois un appel de la cellule de crise de Juvisy, ils avaient besoin d'un schéma, je rentre dans les locaux là où il y a le bureau de M. W, j'y reste 20 min, le fait de rentrer dans un local j'ai craqué pendant une vingtaine de minutes et après qu'un huissier est arrivé, je lui ai communiqué les documents, la tgi 69. Ensuite l'huissier va faire ses constatations à l'extérieur, on m'a demandé de prospecter, qu'elles étaient les dégâts. Le jour du déraillement, on était persuadé qu'on allait reprendre la circulation le soir même. Après on va se retrouver vers 20h tous ensemble on attendait le top go pour faire les travaux puis on nous a dit que la situation est tellement grave que la scène est bloquée. Ensuite on s'est fait un planning de répartition, j'étais dedans pour m'occuper du remplacement d'un cœur, faire la dépose de la tj 69.

Concernant les deux autres sujets, Mr P et Mr C, Mr c'est lui s'occupait des expertises, il y en avait plusieurs : la justice et une enquête interne. Lui son job c'était de récolter les informations pour une enquête interne donc il demandait de sortir les familles B et effectivement on sort une feuille de 2011 et la partie intervention est vierge. Donc depuis 2011 il y a un truc qui cloche. Mr C dit qu'on ne peut pas donner un document comme ça et qu'il veut l'effacer, nous ont dit nous, pour nous ce sont des éléments de contexte et cela peut mettre en lumière comment la maintenance a été faite. Il n'a pas insisté. Moi derrière je l'ai quand même dit à ma hiérarchie car je ne voulais pas avoir M. C dans les pattes, les propos qu'il a dit c'était sa manière à lui. Donc ça c'est le premier point. Il s'agissant du vol de l'ordinateur, Laurent est revenu de ses vacances, il a laissé son ordinateur et sa sacoche, moi mon poste étant prenant, je n'ai jamais eu besoin de son ordinateur. Il m'avait laissé son mot de passe donc si j'avais besoin d'avoir des infos, je pouvais me connecter depuis mon pc donc c'est peut-être cru de dire ça mais ce n'étaient pas mes affaires, je n'ai pas prêté une seule seconde à son sac. Quand il est revenu la première chose qu'il me dit s'il est où mon ordi. Je suis revenu de vacances, toujours pas d'ordinateur. On panique car il fallait que ça tombe sur son ordi, ça paraît louche. Quelqu'un nous dit qu'un jour on nous a volé du matériel, je me dis que c'est quand même bizarre, je suis allé déposer

plainte, c'est ce qu'on fait souvent. Je ne savais pas qu'à Brétigny il y avait ces histoires de vol récurrentes, j'ai encore déposé plainte.

P: Merci de ces précisions. La problématique du vol n'était pas le seul élément bizarre. Aujourd'hui, on est sur la qualité et la fiabilité des comptes rendus de surveillances, le contrôle exercé par les dirigeants, le KN1 et 2 etc. Le volet qualité, les trois veilles par an, l'accompagnement au MOUZIN nous intéressent également. La déclinaison des textes nous intéresse également d'autant plus que la déclinaison des référentielles nous intéressait. On s'interrogeait sur les droits qui vous étaient reconnus. Le tribunal vous écoute d'abord sur la veille. On a vu vos critiques d'ailleurs à ce niveau.

T: Alors la veille je notifie, j'ai toujours fonctionné comme ça entre ma première veille et ma dernière, au début de la veille c'était un classeur et des déclarations en mars 2012? celui que j'ai remplacé, m'a expliqué. Quant à moi, j'ai fait mes premières veilles. Je fais confiance mais le contrôle ne m'a pas plu donc je suis rentrée dans une veille différente. J'allais plus dans les détails. Je faisais une veille en théorie trois fois par an mais la veille se déroulait sur une ou deux semaines. C'était surtout de la veille documentaire. Je vérifie tous les documents, je vérifie les tournées, je vérifie d'abord s'il y a les dates de tournées de réalisations, si elles ont toutes été faites et si les dates correspondent au planning. Après, je prends des feuilles de tournées au hasard et je vérifie que ce qui est dans le compte-rendu est bien retranscrit dans le suivi. Je regarde les documents et les fichiers XL. Après sur Brétigny il y a des items sur les veilles, il y a des anomalies qu'on retrouve sur chaque secteur. Le rail et le cœur sont des sujets complexes et les outils ne sont pas pratiques à utiliser. Je faisais avec le dirigeant d'unité un débriefing. Les dpx avaient tendance à m'écouter mais après pour rentrer dans les changements d'organisations, ce n'était plus mon rôle. Je faisais juste un débrief et c'était à lui de faire la suite, d'adapter son management.

P: Vous aviez dit avoir modifié le document à l'issue de la veille technique (lecture de la côte 10176)

T: J'ai fait les premières vieilles techniques comme mon prédécesseur m'avait dit, en mars j'ai fait ma première veille, j'ai commencé ma façon de les faire en octobre je pense. On me l'a reproché car comme je faisais une veille tout au long de l'année, le pôle au-dessus ça ne leur plaisait pas car le fichier Excel était suffisant selon eux, donc je faisais après un résumé pour faire plaisir que je rentrais dans le fichier Excel. Faire des documents pour juste faire des couleurs je ne voyais pas l'intérêt donc je l'ai adopté pour que le dpx voit ou est ce qu'il est en difficulté et pour que le du ne dise pas qu'il n'était pas au courant et pour qu'on puisse améliorer le système.

P: Vous deviez faire 3 veilles techniques par an sur chaque secteur?

T: Oui

P: Vous disiez que vous alliez dans le bureau de M. W où vous passiez 15 jours pour l'étude des documents?

T: Oui, comme j'ai mon autre partie patrimoine qui vient oui je vais dans le bureau de Mr W, je fais ma vie, je pose mes affaires je m'installe si j'ai des questions je le dis mais sinon je suis autonome

P: Entre octobre et décembre combien de veille avez-vous fait?

T: J'ai dû faire celle d'octobre et une en mars.

P: Celle de mars était très intéressante mais celle d'octobre qu'est-ce que vous aviez identifié? Est ce qu'il y avait pour vous un souci sur bretigny sur orge ? Qu'est-ce que vous avez fait en novembre 2010 ?

T: J'ai pris le poste officiellement en mars 2011.

P: M. W nous avait indiqué que vous étiez son prédécesseur. Donc, vous avez connu que M. PASS, quelles étaient vos relations ?

T: Laurent W l'a remplacé.

P: Pour la 1ère veille qu'aviez-vous à faire ou quels sont vos souvenirs?

T: Je me souviens d'un jour où il reçoit un fax d'un rapport et il devait faire un remplacement d'un cœur et il y a eu un chantier annulé et moi j'avais été surpris qu'il ait lu le fax et l'est directement posé, ça m'avait un peu surpris.

P: Vous vous occupiez du suivi du contrôle des cœurs?

T: oui, il y avait parfois des retards. L'outil DEF COUR n'était pas établi pour cela. Des secteurs arrivaient à le faire.

P: La fiche de visite elle était gardée dans le dossier

T: Oui elle est toujours gardée, dans chaque dossier de cœur, moi quand je viens je vérifie qu'il y a les fiches. La fiche prévaut.

P: c'est une problématique qu'on a abordé dans la TJD.

T: On avait des accrochages avec des dpx parfois mais soit on supprime toutes les fiches soit on les garde, quand je fais ma veille je préfère avoir toutes les fiches.

P: Votre contrôle du suivi allait jusqu'au bout. Peut-être qu'on a des informations sur la TJD 6/9 portant sur le contrôle d'un about. Ce qui est surprenant car les entretoises et les éclisses n'ont pas tjrs la même configuration. Étiez-vous à la charge de la configuration ?

T: Non, à chaque fois, je vérifie s'il y a des avaries. S'agissant des abouts, je n'en sais rien. Quand on prend le plan avec c les l

Je pense que les agents travaillent sur une zone géographique, ça me paraît crédible qu'ils se trompent et remettent..., en sachant qu'il me semble que c'est l'expert cœur, car on est limité sur l'outil du cœur, je sais que si la fiche avarie si on veut mettre une avarie sur un autre cœur l'expert cœur doit revenir, si on change l'avarie ça veut dire que c'est plus la même qu'il faut faire une nouvelle fiche et refaire venir l'expert cœur. Personnellement j'avais un planning très chargé.

P: Quand vous avez repris la suite de M. W vous avez été confronté à des cas du même genre?

T: Oui

P: Vous étiez volontaire pour prendre son poste?

T: Pas de volontariat. J'ai senti aucune difficulté à faire ce poste.

P: Effectivement, M. W nous a expliqué qu'il avait cherché à recruter.

T: C'était l'une des conditions, car il fallait quelqu'un. Quand je suis arrivée à Brétigny, il y avait en moyenne deux TI et deux TO.

P: Avez-vous poursuivi avec ce que M. W avait établi pour le comptage des boulons? Qu'avez-vous vu comme évolution?

T: Ce qu'on a poursuivi dans le sens de M. W. On pouvait faire une équipe d'agents mais c'était compliqué, j'ai quitté le secteur de Brétigny on était 26 ou 27, ça permet de faire des chantiers de les accompagner, franchement j'ai l'impression que quand je suis parti ça s'est plutôt bien passé.

P: Vous êtes resté jusqu'à quand à Brétigny?

T: le secteur de Brétigny jusqu'en janvier 2017, date de mon départ, ça s'est bien passé

P: et les TJD du plateau? comment les avez-vous géré?

T : J'ai fait ce qu'on a dans nos cahiers de maintenance.

P: le 100 km/h est-il tombé en 2014?

T: Oui en septembre car c'était quand même long.

P: c'était permanent? Vous n'avez pas évoqué votre accompagnement au MOUZIN ?

T: Dans le mouzin, on essaye de faire un planning mais le problème c'est qu'il y a des accidents sur le terrain surtout que pour le coup ça nous est arrivé qu'un cadre n'a pas pu monter dans le train car il avait du retard, après en 2017 comme on a étoffé l'unité, on ne pouvait pas accompagner le mouzin avec les assistants.

P: Oui, d'accord, il est soumis aux aléas.

T: Après le déraillement, c'était quasiment que des assistants car on était assez nombreux.

P: Parce qu'il nous a dit qu'il était tout seul dans le mouzin.

T: Non pas tout seul même si ça lui arrivait d'être seul mais non je m'en souviens en avoir fait avec lui et je me souviens qu'il râlait car ça lui faisait beaucoup de travail.

P: Ils vous donnaient quoi s'agissant du mouzin. Est-ce que pour vous le mouzin relevait du BASO?

T: C'est pas quelque chose d'étonnant à l'époque, sur le constat de Brétigny, je n'avais pas le souvenir que c'était sensible. On a d'autres traversées qui sont en cours. Par contre en effet on avait un phénomène souvent dans les traversées comme on a beaucoup d'interactions, de lacunes, souvent on avait des valeurs qu'on ne retrouvait pas sur le terrain

P: Merci. Des questions, M le procureur ?

PR : Pas de questions

Avocats de la partie civile
(intervention de Me C)

Me C: Quand M.. W laisse son ordinateur, est-ce à vous qu'il le laisse?

T: Je ne peux pas le dire, je ne me souviens pas, je vois sa sacoche derrière mon bureau au début et en effet quand il revient elle n'y est plus mais après je ne me souviens plus trop. Cette scène-là, je n'ai pas de souvenirs, je ne me souviens pas quel jour il est venu déposer la sacoche.

Me C: Vous aviez ses codes informatiques?

T: J'avais son identifiant et son mot de passe pour me connecter sur sa boîte mail, je n'étais pas là pour le remplacer mais comme il y avait des travaux j'étais là pour faire un peu tampon. Si jamais j'avais besoin de docs j'avais Christophe à ma portée donc je n'en ai pas eu besoin et c'est pour cela que je n'y ai pas prêté attention. C'est sûr que je m'en veux car cet événement a pris des proportions mais dans l'état où j'étais je suis persuadé que dans l'état où j'étais il se serait passé la même chose, je

Me C: ce que nous expliquait M. c'est que l'accès au gmail ne nécessite pas un ordinateur mais juste les codes. Vous n'aviez donc pas besoin de l'ordinateur pour y accéder.

T: J'avais besoin si quelqu'un avait une demande personnelle mais si je regardais je regardais que les mails dont j'avais besoin

Me C: Vous nous avez dit qu'il y avait des endroits plus compliqués. Dans quels états, étaient ces traversées ?

T: Elles étaient anciennes. C'est difficile de vous dire ça, c'est sûr que si je compare avec Brétigny elles sont en moins bon état, j'aurai envie de vous dire qu'elle était mûre. C'était des appareils en fin de vie.

Me C: A la cote 16121 (lecture de la côte), "*les bois n'étaient pas en bon état*", reviendrez-vous sur ce que vous avez dit à l'époque?

Me C: Depuis le début de votre intervention, j'ai l'impression que vous dites beaucoup de choses. Vous aviez expliqué qu'il vous semblait possible que des agents, pour éviter la difficulté, les agents se donnaient la possibilité de vérifier. Cela vous paraît possible?

T: Ça ne me paraît pas surprenant

Me C: quand vous avez été interrogé par le juge, étiez-vous de cet avis?

T : Je vous le dis aujourd'hui, avec l'expérience que j'ai de dpx- d'assistant- responsable ça me paraît pas surprenant mais je ne suis pas à la place des agents, je n'étais pas sur le terrain avec eux.

Me C: Vous êtes interrogé en février 2013, vous étiez déjà DPX?

T : Oui mais ça change rien, aujourd'hui, c'est ce que je pense,

Me C: vous vous êtes préparé tout seul pour cette audience?

T : j'ai juste essayé de me raconter moi-même la journée du 12 juillet.

Me C : tout seul?

T : Oui

Me C: (lecture de la côte), diriez-vous les choses autrement aujourd'hui?

T : Comme là, je ne sais pas.

Me C: (lecture de la question qui avait été posée). Vous en pensez quoi aujourd'hui?

T : Sur cinq ans c'est impossible de ne pas constater une fissure, je n'ai pas en tête toutes les tournées de cœur qui ont été faites. Pour lui, on dirait que personne n'a vu la fissure depuis cinq ans. Ce n'est pas une situation normale, normalement un cœur qui est fissuré c'est impossible de ne pas le visiter en cinq ans, s'il n'a pas été visité ok mais ce n'est pas le cas.

Me C: (projection de la côte 16869 sur la dernière fiche de la visite du cœur). Ce genre de documents, le voyez-vous durant vos contrôles?

T: Oui,

Me C: Ça devrait être le document que vous avez vu?

T: oui

Me C: Pouvez- vous nous lire ce qui est affiché? Comment interprétez-vous ?

T: J'aurai tendance à dire que c'est une erreur car pour moi il n'y a pas d'évolution

Me C: Pour vous, il n'y a pas d'erreur. Ce que vous pensez crédible c'est que vous vous êtes dit, qu'il n'est pas nécessaire de s'enquiquiner pour établir une fiche d'avarie ?

T: L'about D concerne l'éclisse. S'ils avaient réellement fait ce qui était écrit, ils auraient démonté l'about, mis erreur. Pour moi, ils ne regardent pas.

Me C : Comment vous expliquez?

T : pour moi ils ne regardent pas

Me C: Quelles est cette idée qu'ils ont à démonter l'about D? Comment expliquez-vous qu'aucun d'entre eux ne l'est dit?

T : Moi je pense que c'est une habitude

Me C: Quand on va avec la fiche sur l'avarie, on démonte l'about D. Et si on n'est pas celui qui intervient habituellement, comment savoir qu'il faut démonter l'about D?

Me C: Quel aurait été pour lui la complexité de la démarche?

T: Il n'y a pas de complexité à le dévoiler. Ça tournait toujours sur deux ou trois personnes, je n'étais pas à leur place mais ce qui me paraît crédible c'est que c'est toujours les mêmes.

Me C: C'est vous qui l'avez imaginé ou c'est quelqu'un qui vous l'a dit?

T : Oui car ça m'est déjà arrivé

Me C : Qu'est-ce qui vous fait imaginer ça, ça vous paraît impossible qu'on ne l'ait pas démonté. Il y a deux options: soit on ne la pas, soit, on démonte systématiquement l'about D?

T : Le connaissant, ça paraît très peu probable qu'il ne l'ait pas démonté, connaissant les agents que j'avais, E . faisait partie des agents qui faisait ce qu'on lui demandait.

Me C : Tout à l'heure sur le mouzin, vous aviez dit que vous en faisiez 50% de l'intérieur ?

T : Oui, à peu près

Me C : M. T nous a dit qu'il le faisait tout seul.

T : On n'a pas la même appréciation, effectivement ça agace que les accompagnements ne soient pas systématiques car il se retrouvait tout seul.

Me C: Je reviens à l'audition de M. H (lecture de l'audition). Cela explique donc une erreur qui ne se produirait pas chez la SNCF. On est d'accord qu'une dépêche d'emboite de l'intérieur du mouzin?

T: Pas forcément. Il faut qu'il nous appelle c'est moins fluide. C'est même arrivé une fois d'arrêter le mouzin sur la voie, de bloquer le trafic et qu'on l'ait au téléphone.

Me C: Et lui, il lançait les dépêches de temps en temps?

T: Je crois, je ne saurai vous le dire.

Me C: Il nous a dit qu'il était tout le temps chargé de lancer les dépêches.

T: J'ai du mal à faire la part des choses entre l'avant accident et l'après accident, j'ai fait beaucoup plus d'années après. Je me souviens au début avoir fait des accompagnements, j'étais jeune, on en a fait. Lui, pour le coup il est resté sur son poste très longtemps.

Me CHAMLA : Est-ce qu'on doit faire un lien entre la qualité de traçabilité et la qualité de la maintenance.

T: On a beaucoup de maintenance systématique, je prends l'exemple des familles A, c'est tous les ans, j'ai connu des secteurs où en traçabilité, ils étaient moins bons et en qualité de réalisation des opérations ils étaient tops. On accompagne, on fait des formations, chaque individu est différent pour moi ce n'est pas lié, le risque d'avoir une traçabilité incomplète c'est qu'il n'y a pas de rattrapage car personne ne peut le voir et mettre en place des mesures.

Me C : Est-ce vous avez l'impression qu'on a un peu joué avec le feu en maintenant en vie, des installations qui avaient dépassé leur stade de maintenabilité ?

T: Non je n'ai pas l'impression, c'est encore des éléments de contexte après. J'ai appris le ferroviaire comme ça. Peut-être qu'avec du recul, on peut se dire que les appareils étaient vétustes.

Me C : C'est tjrs comme cela aujourd'hui?

T: Oui et non, quand j'ai quitté fin 2019 Juvisy on avait énormément de renouvellement d'appareil, on a des appareils de béton à la place des appareils de bois. Il y a des études sur l'âge moyen du réseau fr qui est de vingt ans, certains appareils vont en avoir cinq et d'autres vingt ans. Certains sont en mauvais état là où je suis à Toulouse.

Me C : Pour vous, il n'y a rien d'extraordinaire, la traçabilité défaillante n'a pas d'influence?

T: Il était usé après je peux pas vous dire, si j'avais eu une formation en Allemagne peut être que j'aurai pas dit pareil mais là on est pas censé critiquer on applique les règles et si on voit que ça se dégrade plus vite on demande une expertise aux experts, on alerte etc.

Me C : Vous aviez les moyens?

T: Oui mais parfois quand on avait pas les moyens (interrompu par Me C)

Me C: Je vous remercie M.

PAROLE À LA DÉFENSE

(Intervention de Me MY)

Me MY : mon confrère nous a parlé des appareils dépassés et du stade de maintenance. Vous avez en partie répondu. Mais diriez-vous que les appareils avaient dépassé le stade de maintenabilité?

T: Spontanément, je dirai non, je pense que si on était arrivé à un stade ingérable on aurait fait quelque chose.

Me MY : Vous ne vous retrouvez pas dans ce qualitatif?

T: Non

Me MY : Quand vous avez été interrogé par le juge d'instruction, vous étiez interrogé sur l'erreur d'avis, la dernière question était au 16622 (lecture de la question), vous aviez répondu en disant "*je ne vois pas comment est-ce possible de ne pas se rendre compte (...)*"; vous souvenez-vous de vos propos?

T: Si ils l'avaient démonté, ils auraient vu qu'il n'y a pas de fissure, ils vont regarder plus précisément car ils vont rechercher la fissure donc si vraiment ils ne la voient pas c'est qu'il n'y en a pas.

Me MY : l'accusation soutient que depuis la détection de cet About en 2008, 2009, 2010; 2011 et 2012, il n'y aurait eu aucun suivi au motif tiré de cette erreur. Est-ce qu'il vous apparaît plausible que depuis 2008 on ait jamais démonté ce joint?

T: Non, ça ne me paraît pas irréaliste, depuis 2008 c'est inconcevable qu'on n'ait pas vu la fissure.

Me MY : On vous a projeté la fiche DEF COEUR avec la mention préimprimé D 16873. Si je vous dit que sur la fiche de 2008, il avait été mentionné par erreur, une étoilure, une fissure sur le rail? Selon vous, cette fissure peut-elle expliquer cela? (Projection de la côte 4413). Il avait été indiqué qu'il existait deux suivis DEF COEUR et rail, selon vous pensez vous que l'une et l'autre ait pu contribuer à l'avarie?

T: Non je ne vois pas le rapport, que la fissure disparaisse ça ne me choque pas,

Me MY : Vous pensez qu'il a été changé et que l'expert n'a pas été capable de changer? Vous confirmez qu'il n'y avait pas de suivi à l'époque du changement, rien de spécifique?

T: Non, il n'y avait pas de suivi particulier, si on retrouve la TJ 69 en regardant la date on sait si c'est antérieur ou postérieur donc normalement il n'y a pas d'ambiguïté dessus. Il y a une traçabilité, elle n'est pas systématique.

Me MY : Vous avez pris votre poste de DPX en 2014?

T: Début décembre 2013

Me MY : Vous avez donc connu les agents?

T: Oui

Me MY : Comment jugeriez-vous la qualité des agents et leur professionnalisme?

T: Globalement, la forte externalisation a fait qu'il y avait des lacunes sur certains domaines de compétences techniques, en management je n'ai jamais eu aucun problème. J'ai fait des changements et ils ont toujours suivi. Ça manquait parfois d'encadrement. Après, j'y suis arrivé donc voilà, il y avait un manque de compétence et d'encadrement du chef d'équipe.

Me MY : Qu'entendez-vous par manque de compétence? Est-ce à dire qu'ils ne savaient pas réaliser les fiches de métier, en prenant le cas de la famille A?

T: Pour la famille A ça allait car on externalisait pas, typiquement le remplacement des rails on externalisait sur une ou deux années, je me rappelle du premier que j'ai fait avec les équipes on me demandait à moi alors que je suis cadre donc oui au début sur les missions qui étaient externalisées. C'était compliqué mais sur les missions qui n'étaient pas externalisées ils y arrivaient.

Me MY : Diriez-vous que sur le cœur de métier, votre équipe connaissait son métier?

T : Oui

Me MY : Vous aviez indiqué à la côte 7866 (lecture), vous aviez répondu oui. la tournée (annexe 60 page 52), vous êtes passé sur cette TGV vous êtes passé en voie directe? il était marqué défaut de dressage. Pouvez-vous nous commenter cela?

T : Oui je confirme. Je reconnais mon écriture. Oui je suis passé en voie directe dans le sens Paris-Limoges. Un défaut de dressage c'est un choc de la dynamique du train et moi quand je suis passé, je n'ai pas senti de choc significatif en dressage en passant à la tjd 69. Selon les types de trains on ne ressent pas la même chose mais si j'ai mis "surveillance", ça veut dire qu'il n'y avait pas de grosse intervention. Donc pour moi ça ne nécessitait pas d'intervention à terme mais seulement une surveillance suffisante.

P: Il y a des travaux qui sont en cours sur d'autres voies en ce moment là? Le 18 juin 2013 il y a de gros travaux qui sont à côté, vous passez à quelle vitesse avec le train ?

T : C'est un RER, ah non c'est un Intercités, le même qui est passé et il est sans arrêt donc il roule à la vitesse de la ligne.

P: Est-ce que ce sont les travaux aux alentours qui ont fait du bien à la voie?

T : oui et non. Un défaut de dressage c'est visible, on le sent en cabine, s'il n'y a pas de mouvement droite gauche en cabinet c'est qu'il n'y a pas de défaut de dressage

Me MY : les travaux auxquels font références Mme la présidente, sont ceux faits sur la voie 2Bis qui ont consisté à modifier un bon nombre de voies

T : J'étais en vacances je ne me rappelle plus vraiment si c'était juste après le 18 juin ou avant.

Me MY : Si vous aviez senti la danse, l'avez-vous noté?

T : Je l'ai vécu après donc oui on peut le sentir, on peut même l'entendre. On entend un bruit de ferraille. Ça m'est déjà arrivé de demander à une équipe d'aller vérifier. Quand je détecte des valeurs manuellement à chaque fois je regarde les défauts car dire aux dpx j'ai senti que ça a bougé c'est ingérable donc je localise un minimum le défaut pour voir si c'est quelque chose de nouveau ou voir s'il était déjà là.

Me MY : Si je vous dis que M.D prétend qu'il pouvait avoir une danse bio centimétrique, l'auriez-vous senti,

T : Oui bien sûr, 2 cm c'est énorme je l'aurais senti. 20 mm de danse ca aurait été une faute que le conducteur ne s'arrête pas, le conducteur fait un signalement lorsque ca arrive. Le conducteur se serait arrêté.

P : : Suspension de l'audience. Reprise à 14H30

(Intervention du témoin M.P)

P : Aujourd'hui, la problématique est triple à savoir le problème des référentiels, le rôle joué dans le cadre de vos missions, la fiabilité et la qualité des comptes rendus notamment le contrôle effectué les uns et les autres, la qualité de la traçabilité.

T : Le premier thème, ce qui était notice etc., il me semble qu'il y avait beaucoup de notices qui existaient dans le cadre de notre formation et de manière générale, parfois elles sont compliquées à interpréter.

P : A quoi pensez-vous lorsque vous parlez de notices ?

T : Des normes, un référentiel cad un document sur lequel on peut s'appuyer

P : Est-ce que vous avez un exemple précis? Y-a-t-il eu un changement depuis l'accident ?

T : On a de plus en plus de déclinaisons, de référentiels depuis, avec le covid par teams. Via Teams on réexplique les référentiels.

P : Avez- vous expérimenté le TJV?

T: On devait faire des visites tous les quinze jours sur la boulonnerie au niveau des cœurs de traversée.

P: Les normes ont-elles changé sur le terrain?

T: Il y avait des normes qui ont évolué, après je n' ai pas eu connaissance des nouveaux référentiels, des normes précises pour les boulons.

P: Le deuxième sujet concernant la traçabilité et les comptes rendus notamment leur qualité?

T: Il y avait un classement au niveau des urgences, on donnait des exemples sur chaque niveau d'urgence qu'on attendait.

P: Est-ce que vous consultez les fiches?

T: Oui bien sûr, on était obligés quand un agent revenait de sa tournée.

P: Il y avait des difficultés?

T : S'il y avait des difficultés on échangeait avec l'agent qui avait effectué la tournée

P: En l'absence d'anomalies, que mentionnez-vous? Laissez-vous la case vide ?

T: Effectivement si je me remets dans la situation, j'aurai vérifié les cartouches des véto.

P: Que signifie RAS?

T: Ce jour-là, si RAS c'est que pour moi il n'en manque pas

P: Trouvez-vous cela logique? Le fait de poser la question à l'agent ?

T: C'est la chose que j'aurais faite.

P: Il a été dit qu'il y avait un projet d'harmonisation, la façon d'évaluer les anomalies.

T: Je sais qu'après, on n'avait plus le même système, il me semble que c'était une application et plus un tableau Excel.

P: Avez-vous connu l'époque des tablettes sur les voies?

T: A partir de 2016, avec les tablettes sur les voies.

P: Avez-vous déjà été confronté à ce décalage entre la restitution par les agents de voie et les agents?

T: J'en ai pas le souvenir

P: Pour vous, une bonne maintenance renvoie -t-elle à une bonne traçabilité?

T: Je parle de rigueur, on est obligé d'avoir un suivi de ce qu'on fait

P: Le troisième point du groupe. Comment percevez-vous la phase excessive? Que vous évoque le contrôle successif?

T: Contrôle sur les habilitations des agents

P: C'est-à-dire que vous contrôliez l'intervention des agents?

T: C'est ça

P: Les contrôles de chantier?

T : On devait faire un certain nombre de contrôles, je n'en faisais pas régulièrement, j'étais sur les chantiers le soir, quand j'étais sur les chantiers je participais aux chantiers

P : Est-ce que vous en profitez pour évaluer la qualité de vos collègues des agents de voies?

P : Vous les envoyez en formation?

T: Non

P: Des questions?

(Intervention de Me C)

Me C: Votre intervention en matière des normes? peut -on transiger avec la normes?

T: C'était des docs sur lesquels on s'appuyait pour avoir les normes.

Me C : Est-ce qu'on comprend les latitudes?

T : Moi j'ai réalisé des tournesols ?

Me C: Est-ce une dérogation à la règle?

T : Effectivement

Parole à la partie de la défense:

(Parole à Me MY)

Me MY : Vous êtes à Brétigny concernant les opérations de maintenance, est-ce que les problèmes de traçabilité sur Brétigny ont empêché la qualité et la maintenance ? Pour certaines opérations de

maintenance, on a pu retrouver un certain nombre de feuilles de documents relatant les opérations de maintenance. L'une des questions durant ce procès est de savoir si les problèmes de traçabilités ont-ils pu avoir une influence ?

T : Je ne veux pas paraître naïf mais je ne comprends pas. Non nous avons réalisé les documents,

Me MY : On sait que le doc de la famille B fait défaut, nous l'avons pas retrouvé, on se pose la question de savoir si l'absence de ce document.

T : en 2013 quand j'ai réalisé une famille B moi je repars à 0. On est obligé de s'appuyer sur des documents, quand je fais

P : Vous ne prenez pas les documents antérieurs?

T : Si ça a pu arrivé

Me MY : Prenons l'hypothèse où pour réaliser une famille B, vous sachiez ce qu'il faut faire,

T : On a un listing

Me MY : Vous n'avez pas nécessairement besoin de la famille B réalisée antérieurement. La famille B a été réalisée deux ans après. Vous pouvez partir d'une nouvelle feuille. Avez-vous rencontré des difficultés de traçabilité? Si oui, vous ont-elles empêché de réaliser les opérations de maintenances, si oui, y-a-t-il eu des problèmes de qualité?

P : Vous n'avez pas eu de problème?

T : Aucun problème de traçabilité

P : Vous avez le droit de rester dans la salle. M. P à la barre.

(Intervention du témoin M. P)

P : Bonjour M, aujourd'hui, nous allons avancer dans les débats. On en est à trois points distincts dont d'une part, le référentiel (les documents dont vous pourriez avoir recours pour travailler), d'autre part, le contrôle de la réalisation de l'activité (dont la qualité ou la fiabilité des documents établis par les agents de voies. En tant que dirigeant, aviez-vous le droit de vous appuyer dessus) et le contrôle susceptible d'être exercé ou que vous subissez. Que pouvez-vous nous dire à ce propos?

T : En premier les référentiels, il y a beaucoup de référentiels, ils peuvent être locaux, régionaux et nationaux.

P : Cette documentation est-elle accessible en papier dans votre bureau?

T : On a au bureau une projection, un gestionnaire documentaire nous envoie un référentiel, on a un référentiel papier avec, je ne sais plus si à l'époque il y avait la dématérialisation, maintenant on les a en papier aussi

P : En ce moment-là, comment faisiez-vous lorsque vous aviez de nouvelles versions ?

T : J'ai souvenir d'avoir des périodes où on a énormément de changements, certains référentiels ne nous concernent pas directement. Quand ça touche la technique c'est commenté par le chef de brigade, chaque brigade a le référentiel, prend connaissance du document.

p: On nous a parlé des nouvelles lettres directives. Est-ce que cela vous évoque quelque chose ?

T: Ça apporté des précisions sur des règles, en ligne je n'ai pas le souvenirs de les retrouver facilement

P: Vous aviez le temps d'assimiler ces documents-là, de les faire respecter?

T: Je sais qu'il y a une abondance de modification de documents, je n'ai pas le souvenir d'avoir un résumé de ce qui change, c'est dur de suivre ce qui change, ça change de partout, on sait que ça a changé mais on ne sait pas quoi.

p: S'agissant des tournées dirigeant, vous en avez fait seul sans annonceur du temps de Brétigny-Sur-Orge?

T: Oui

P: Aviez-vous le droit de le faire? Était-ce interdit?

T: Non, les tournées depuis la piste sont autorisées, on nous a toujours appris qu'on était capables de se sécurisés tout seul.

P: Vous faisiez la tournée depuis la piste?

T: Depuis la piste oui mais on priorise l'annonceur pour les équipes brigades et souvent l'encadrant se retrouve seul. On essaye de faire la tournée avec l'adjoint, un stagiaire, que quelqu'un surveille l'annonce, l'arrivée des trains

P: Sur la fiabilité ou l'exhaustivité des comptes rendus du suivi de cœur, est-ce que cette documentation devait être surveillée ou au contraire, cherchez-vous à privilégier la production?

T: Il y a des classeurs, un suivi, un archivage assez important, on a des classeurs et chaque chef de brigade en a un, il y a un suivi papier cadré avec les choses à faire dans l'année, on suit au fur et à mesure pour arriver à le finaliser. En termes de documents il y en a tout un tas qui existe

P: lors de familles A par exemple?

T: L'année dernière, on avait des côtes qui étaient bonnes.

P: ça lui permet d'être efficace. Vous le savez, il y a certains documents qu'on n'a pas pu retrouver du côté de la famille B sur l'année 2011.

T: La personne qui fait la saisie peut se tromper.

P: C'est depuis l'avarie. C'est une erreur qui existe dans le logiciel depuis 2008. On se pose alors des questions.

T: Je ne sais pas comment, quel papier a été rempli à l'époque et je ne comprends pas si ça a été entré dans le logiciel et comment ça se fait qu'ils se soient trompés

P: Vous voulez voir le papier?

T: Si c'est détecté, si ça faisait rentrer le logiciel.

P: (Projection du document de 2008/ Interprétation)

T: Ils le font à la main sur un document comme ça et ils le transmettent au secteur

P: Savez-vous ce qu'est le document de suivi de cœur?

T: Selon le défaut, selon l'évolution, un expert cœur vient évoluer le cœur et on peut remplacer le cœur suite à des évolutions

P: Comment ça se fait?

T: Il y en a beaucoup qui se voient au-dessus du cœur, certains sur les abouts ou en surface

P: Il faut démonter les Abouts en ce moment là?

T: Je crois que oui sur certains

P: C'est avec l'expert cœur?

T: Je ne sais pas, potentiellement il a peut être fait une visite derrière

P: C'est à votre époque tout ça? tous les suivis?

T: Logiquement c'est comme ça, si on voit pas de défaut alors qu'il y avait une fissure la fois d'avant c'est pas normal

P: Logiquement, ils auraient pu le modifier dans le logiciel?

T: Il y a forcément quelque chose qui va se passer

P: C'est vous qui avez accueilli M. G pour le suivi des cœurs?

T: Il était en brigade, le suivi des cœurs était fait par Jean Claude. B, parti à la retraite en 2012, on n'avait pas de remplaçants experts.

p: C'était donc compliqué pour M. G de s'adapter à tout le système de suivi de cœur etc.

T: Les opérateurs terrains ils n'ont pas l'outil du pc, ils n'ont pas ce type de ressources, ces connaissances techniques. Le problème de l'époque c'est qu'on n'a jamais trouvé de remplaçants.

P: Étiez-vous sensibilisé sur la maintenance et l'utilisation des outils?

T: Moi je vois le technicien d'appui qui était là à l'époque, je me dis que le processus était maîtrisé, il y avait toutes les visites d'experts, à l'époque ce n'était pas le sujet qui m'intéressait le plus

P: La peine entre contrôle, la veille?

T: Il y a un pôle technique au-dessus et des auditeurs qui viennent faire des audits sur le secteur

P : Quand on parle de contrôle sur le vif, à quoi cela renvoie?

T: Nous on fait de la veille, omission (homme-mission?), on contrôle un opérateur sur une omission, si il fait bien toutes les missions prévues dans le cadre de son habilitation

P: Votre contrôle était-il un homme-mission
(à vérifier)?

T: On va essayer de déclencher des formations, des rappels etc, j'avais constaté qu'il y avait des sujets où les opérateurs par manque de pratiques avaient quelques lacunes.

P: Sur le contrôle que vous subissez de M. F ou de l'établissement, avez-vous des choses à ajouter ou avez-vous des souvenirs?

T: Je n'ai pas de souvenirs des contrôles

P : Sur le contrôle documentaire peu pertinent. Vous, en tant que DPX vous aviez n'étaient pas surpris lorsque vous faisiez les travaux, procédiez à des travaux, à la qualité du travail de vos agents?

T: Il y a des fois oui où j'étais surpris sur certaines choses, sur une gpj An10, pour assurer la protection de pointe si le contrôleur il s'use il faut le remplacer on a mit un contrôle A9 et ils ont mis des câbles, il y a parfois des cas où on réceptionne le chantier et où on se dit oula pourquoi ils ont fait ça

P: C'étaient des gens de votre bureau?

T: C'était des gens à nous, l'infraologue est intervenu parfois sur de petits problèmes à la fin de l'opération mais globalement non.

P : Le caractère différencié des mentions portées dans les comptes rendus n'étaient pas un sujet pour vous, notamment le fait de voir mentionner "RAS" sans savoir si l'opération a été remplie ou non?

T : Il y avait des rapports de nuits mais on avait pas trop d'éléments, on s'est battu pour avoir plus d'éléments sur les rapports de nuits, on voulait avoir plus de détails

P : Vous voulez dire qu'il peut y avoir la teneur des travaux? Vous n'avez pas cherché à savoir?

T : Non ça ne me dit rien ça

PAROLE A LA PARTIE CIVILE

(Intervention de Me C)

Me C : Projection de la Côte 4366 (interprétation)

P : Interprétation par la Présidente. A priori c'est la fiche B en A-1.

Me C : Je ne l'ai pas vu.

P : ça fait donc défaut Me MY

T : Il n'y a pas de choses qui ont changé, il y a des supports à remplacer, le 8, le 11 et deux supports de sortie de croisement.

Me C : Est-ce que pour vous, ce document donne assez d'informations pour bien faire son travail?

T : Ca peut être léger, on a pas énormément d'infos, on sait qu'il y a des supports à changer mais il y a pas beaucoup d'infos

Me C : On était surtout sur la dimension documentaire. Était-ce suffisant ?

T : Ce n'était pas suffisant.

Me C : (projection de la Côte 4360 et 4361); est-ce normal d'avoir des documents comme cela?

T : moi je ne l'ai jamais vu ni en formation, ni en réel.

Me C : Quand vous avez une famille A, qui revient, ça ne vous dérange pas?

T : Non, à l'époque non

P : Vous êtes cadre c'est normal que vous ne sachiez pas le faire, vous avez pas vu que vos agents l'ont effectué ?

T : J'ai un doute si les gens le font vraiment

P: sur le point omniscience, ce n'est pas un truc à vérifier ça?

Me C : En fait, des agents ont affirmé qu'ils ne savaient pas le faire et que de toute façon, ils ne le faisaient pas.

T : En fait, ils me disaient qu'ils ne le faisaient plus.

P: ce sont des attaches ça.

T: Ce sont pas vraiment des attaches mais si une buté est mal serré ça fait du jour, c'est un exemple de chose qu'on avait constaté.

P: C'est dans les cœurs de traversée, dans l'aiguille?

T: je ne l'ai pas vu.

Me C : A l'époque, vous dites qu'on ne le faisait pas.

T : Non, je pense.

Me C : ne dites pas je pense, dites la vérité svp

T : ajd je n'ai pas le souvenir de ce que les gens m'ont dit, si je l'ai dit c'est qu'on me la dit. Mon sentiment à l'époque c'est qu'il y avait un problème de maîtrise

Me C : ça veut dire que lorsqu'il famille A revient sans auscultation au marteau, ça ne vous dit rien.

T : Oui

Me C : Vous parliez de chiffres aberrants dont 1400 tout à l'heure. Qui est-ce qui a mis "VI"?

T : C'est le chef de brigade, quand ils sont intervenus, là il avait ramené à VI et normalement VI c'est une valeur qui n'est pas mal.

Me C: c'était par méconnaissance ou était-ce parce qu'il n'y avait pas assez de temps pour le faire?

T: Non pour moi c'est un problème de maîtrise

P : C'est le geste technique par la question théorique?

T : Si la règle on la pose mal on peut se tromper

P: Votre inquiétude est de quelle nature, pensez-vous que le geste technique est faux?

T: Moi je sais que je suis tombé sur un 1400 et j'en avais parlé à mon supérieur, c'est plus tard deux ans après que je me suis rendu compte que c'était erroné quand j'ai eu des relevé d'une autre personne mais au début j'ai confiance je me dis il y a des gros problèmes

Me C : Là, c'est M. L qui a rempli. Comment le considérez-vous?

T : Au début j'ai confiance en lui, c'est quelqu'un qui a des compétences, mais potentiellement il peut se tromper

Me C: Il y aurait donc deux erreurs?

T: Une erreur et pour moi c'est tout à fait ça ?

Me C: C'était juste pour comprendre. Donc, les référentiels sont-ils respectés?

T : Le problème c'est que le relevé est potentiellement faux donc il y avait un manque de maîtrise.

Me C : Il n'y a pas eu d'autres référentiels qui s'affichent.

T : Non oui là clairement il y a un problème de référentiel.

ME C : Le relevé fait partie des référentiels non? je n'ai pas d'autres questions

P: Merci monsieur.

Pas d'autres questions de la défense.

(Intervention de M. T)

P: Bonjour Monsieur, vous êtes sur serments, vous allez intervenir sur les points qui intéressent le tribunal de trois ordres dont les référentiels, la qualité et la fiabilité des opérations et le contrôle de la dite traçabilité; comment ça se passe? l'accusation considère que le contrôle est insatisfaisant en raison des faibles maintenances. A priori il y aurait des comptes rendus de familles A et B qui sont incomplets. C'est en cela que réside le lien. Est-ce que cela vous inspire?

T: Sur les référentiels, j'étais embauché à la SNCF en décembre 2011, donc vivre dans un environnement complexe avec des référentiels fait partie de notre ADN depuis le début, mon poste dans la maintenance c'était les apprendre, quand il y avait des incompréhension c'était les partager, globalement ces référentiels existent pour certains depuis des années. Ce que je veux dire c'est que c'est difficile de critiquer un des piliers de notre système qui est cette maintenance, il faut comprendre tout cet enchaînement, oui c'est complexe, oui il y en a beaucoup et de fait il peut y avoir d'ambiguïté.

P: Il semblerait que vous ayez modifié le référentiel RG 001?

T: Non, alors ça, c'est un référentiel d'établissement au niveau national, et puis pour préciser certains éléments, le directeur de production demandait l'intervention de chaque pôle ?

P: Vous l'aviez décliné en fonction des particularités de l'établissement?

T: C'était demandé oui

P: Lorsque vous parliez d'ambiguïté, faites-vous référence aux IN?

T: Si ça me dit quelque chose mais comme ça en terme d'ambiguïté sur ce sujet-là non

P: le référentiel pour vous n'a pas de difficultés particulières. Vous arrivez à les étudier ?

T: Quand on constitue un plan de maintenance ça prend un certain temps, quand la modification intervient il faut la prendre en compte et avec toute l'organisation qui est mise en place il y a des impacts qu'il faut gérer. Il y a aussi des formations pour permettre aux employés de prendre en compte les référentiels plus la présence d'experts.

P: Le deuxième sujet est lié à la pertinence des suivis documentaires, des taux de surveillance et que les anomalies n'étaient pas amorties de la même façon. L'étrangéité portée par les agents qui pouvait pénaliser les interventions quant à la réalité de leur territoire ou du contrôle sur le vif. Est-ce que cela évoque des difficultés majeures ?

T: Sur toute l'expérience que j'ai eu on avait la culture du papier, certains documents étaient meilleurs que d'autres, parfois il y a des mots qu'on ne comprend pas donc on appelle la personne pour lui demander ce qu'elle a voulu dire pour répondre à nos incompréhensions. Durant les tournées il y a de nombreuses anomalies, une anomalie à un moment donné n'a pas été correctement décrite d'un côté on peut se dire que ce n'est pas très grave car quatre semaines après quelqu'un va aussi faire la tournée avec la fiche sous le coude et les choses vont s'ajuster dans la fréquence.

P: Effectivement, c'est le lien entre ce papier et l'effectivité de la maintenance qui se pose. L'about du cœur, il est resté pendant 4 ans dans l'About D. Comment est-ce qu'il y a pu avoir cette pension ? Est-ce une erreur humaine, une réalité, ce cœur a-t-il été ouvert ? si oui, pourquoi n'a t-il pas été rectifié ? On a un vague document sur lequel figure la famille B de 2011. On n'a rien trouvé pour la ligne de 2011. On se demande à qui se fier ? On doit se dire que le plus important, c'est que le travail ait été fait, est-ce qu'on se fie au thermomètre plutôt qu'au malade ?

T: Sur le sujet du cœur en question, l'erreur d'about c'est difficile de refaire tout l'historique. Pour les familles, on cherche s'il y a une fissure. Comme je dis la famille A aurait été corrigée l'année suivante.

P: Est ce qu'on signale les anomalies ou pas?

T: Il faut faire, ce n'est pas à l'agent de dire je sais pas bien faire, s'il faut le faire il faut le faire.

P: Il y en a qui ont dit qu'ils le faisaient dont M. H. Certains de vos agents ont dit aussi qu'ils ne le faisaient plus.

T: On ne peut pas se permettre, si le référentiel dit qu'il faut faire comme ça, ce n'est pas à l'agent de dire qu'il ne faut pas le faire car ça ne sert à rien.

P: ça ne sert à rien? Certains affirment qu'en 14 ans, ils n'ont jamais rencontré cette difficulté. Pour vous, est-ce que c'était une difficulté ?

T: Je dirai qu'il y avait une très forte culture de la sécurité du personnel avec une pression très forte car il y a eu beaucoup d'accidents, il s'agit de contrôle sur le vif des personnes mais je me suis rendu compte qu'on avait pas beaucoup de consignes sur la façon dont le contrôle technique devait se faire, on avait pas beaucoup d'éléments pour nous dire que chaque famille A devait être contrôlé etc. Je crois me souvenir que dans les annexes j'avais donné des consignes pour déterminer que chaque processus technique soit au moins vu une fois au contrôle sur le vif pour vérifier certains processus techniques.

P: A quoi songez-vous par processus technique?

T: Faire une surveillance famille A, famille B et le cœur.

P: (Lecture de l'IN 2501)

T: Il y a sûrement un déséquilibre mais il n'y a pas eu de remarques particulières

P: il vise essentiellement le contrôle documentaire. Ça dépend donc de l'aspect. Avez-vous dit ce que vous souhaitiez nous indiquer sur les trois sujets ?

PAROLE AUX AVOCATS DE LA PARTIE CIVILE:

Intervention de Me C

Me C: je me rappelle d'une phrase 10076, vous disiez "que ce n'est pas comme cela qu'on vous a appris à travailler". Êtes-vous toujours sur ce même principe?

T: C'est le mien, c'est celui que j'ai appliqué dans le poste.

Me C: C'est le vôtre ou la règle commune ?

T: Celle qui a le plus de bon sens pour moi, on ne peut pas se permettre de dire à son chef "fais-moi confiance j'ai fait tel contrôle" il faut compléter un papier avec la date etc il faut forcer les gens à donner les documents dans les temps, si je n'ai pas de comptes rendus pour moi c'est qu'il n'a pas été fait.

Me C: Merci Monsieur.

P: Merci monsieur, vous avez le choix de vous installer dans la salle.

(Intervention du témoin (M. CH)

P: C'est votre tour aujourd'hui de nous indiquer les éléments que vous pensez utiles sur les référentiels (1), l'organisation d'un contrôle documentaire peu pertinent en raison des opérations de maintenance (veille technique, fiche de contrôle A et B incomplète, fiche de veille peu fiable) avez-vous sur ce point, des indications à nous faire?

T: Les référentiels c'est un vrai sujet, il y a des textes de lois. Des référentiels il y en a toujours eu, avant ça s'appelait des consignes, des directives. Au fil du temps ça a évolué par des directives, des documents métiers etc. Je vais être très honnête il y en a énormément, certains traitent d'un sujet parfois il faut en ouvrir dix. Ceux qui étaient manuels, c'était difficile, la dématérialisation a un peu aidé ça. Ce qui est compliqué avec le référentiel c'est que ça part du sommet et il faut que ça puisse descendre aux dpx et aux agents. C'est une tâche qui prend beaucoup de temps. Pourquoi on fait comme ça? Pourquoi on est devenu plus restrictif? Les normes ne sont pas propres à la SNCF. Un bon dpx il peut passer énormément de temps à rechercher, ce n'est pas simple, même pour nous qui ayons des experts, quand on est à 24 ans dpx qu'on arrive, il faut faire avec ses 8 mois de formations, ce n'est pas facile il faut les ouvrir, les regarder. Surtout qu'en région parisienne il y a beaucoup de turn over.

P: C'est exactement ce que vient de nous dire M.P. Il a mentionné à ce sujet notamment documentaire que la traçabilité est-elle la sœur jumelle de la maintenance ou est-ce l'inverse? ou est-ce que la maintenance, la production, la surveillance peuvent être efficaces sans traçabilité, notamment avec la problématique de la famille B. Vous mentionnez avoir "froid dans le dos". Le contrôle par les agents, est-ce qu'il y a des anomalies, ou au contraire non? Est-ce qu'il y a des éléments que vous souhaiteriez dire au tribunal?

T: Vous avez parlé de sœurs jumelles, alors on a une politique de maintenance à appliquer mais d'un autre côté vous avez la fameuse veille qui n'est pas que documentaire, qui existe partout, regarder si ce qui a été prévu a été fait, les deux sont indissociables, c'est une image de l'entretien du véhicule et du contrôle technique, le contrôle technique c'est une partie de la veille. Il vous faut veiller, il faut aller sur le terrain. Il y a toujours le contrôle homme-mission mais il y a la veille sur les processus, ce sont deux choses différentes. En 2010 on a changé l'organisation de l'entreprise. Il fallait récupérer les archives chez l'un chez l'autre. Un point qui est un peu faible c'est cette traçabilité, est-ce que ça a bien été fait, est-ce que ça a été fait correctement.

P: Est-ce qu'il y a eu des évolutions dans les référentiels, les pratiques, les évolutions sur certains points?

T: Pour moi c'est une révolution complète

P : ça n'existe depuis quand ?

T: On ne pouvait pas réécrire comme cela, il y a un rédacteur, informateur, approbateur. On ne peut pas le faire sans tenir compte de toutes ces phases. C'est une révolution qui est donc importante. Derrière, il y a une veille beaucoup plus forte, à savoir les outils informatiques dont le DEF COEUR et l'outil sortie en 2012. On est donc monté dessus avec les formations etc. Il y a des remises en cause qui ont été faites à ce propos. Il est donc normal qu'il y ait eu des modifications. On devrait être à 2 milliards depuis 2020 ce qui n'est pas encore le cas. Il faut donc être très claire sur le sujet. Brétigny, il a un avant, un après. Les choses sont claires là-dessus.

PAROLE A LA PARTIE CIVILE

(Intervention de Me MY)

Me MY : A la suite de votre audition en qualité de témoin sur la vitesse, la presse a relaté ce que vous avez dit. A la suite de cela, M G a adressé un email au tribunal le mercredi 25 mai *"Mme la P, à la lecture d'un journal le monde en pièce jointe, je me permets de rebondir sur les propos de M. CH : "si j'avais été directeur, j'aurais imposé une limitation sur un appareil vieillissant", je ne peux admettre ces propos qui mettent en doute mes actions. En tant que directeur d'établissement, ma mission était de m'assurer que les règles de maintenance étaient respectées, les ralentissements étaient mis en place notamment un VR par mouzin. J'ajoute que M. CH était directeur. Il avait toutes les prérogatives sous l'autorité de Jean M s'il le jugeait nécessaire. A ma connaissance, ni M.Ch , ni un autre expert, ne m'ont fait part de quelconque ralentissement"* (lecture de la pièce jointe) Avez-vous des commentaires sur la réaction de M. G sur la problématique de la limitation?

T: On a longtemps discuté sur cette histoire de limitation de vitesse, je ne remets pas en cause, quand j'ai répondu ça j'ai parlé de ma propre expérience, quand j'étais directeur d'établissement en haute Savoie j'avais pris cette décision, il y a un "si" devant, je ne remets pas en cause. Par contre, j'ai bien signalé ce jour-là le nombre d'alertes qu'il y a eu et qui n'était pas normal d'avoir des défauts et il fallait prendre des mesures conservatoires parmi lesquelles il y a des ralentissements mais d'autres mesures aussi. Dans la période qui a précédé le déraillement tjd 1410 j'ai imposé le 40 à l'heure, et je n'ai pas hésité non plus le 10 février 2014 sur le tjd voie 2 1013, à imposer un ralentissement à 80 donc il ne faut pas prendre que cette phrase pour expliquer que le travail était bien fait, je dis juste ce que j'aurai fait. On a bien expliqué qu'on avait bien une structure vieillissante. Il fallait prendre des mesures qui peuvent aller jusqu'au remplacement du cœur. Il n'y a pas de remise en cause, il n'est pas du tout accusé de ma part. Il y a juste quelqu'un qui a plus de mesure que lui. Je me suis suffisamment battu pour faire remplacer des tjd. Même pendant Brétigny, les gens voulaient revenir un peu plus vite, le 16 juillet je suis intervenu. C'est normal on est censé témoigner. C'est simplement ma conviction, mon intime conviction.

Me MY : Si vous l'auriez fait, que n'avez vous pas fait? Vous dites que vous l'auriez fait, alors pourquoi n'avez vous pas mis de limitations de vitesses pour Brétigny?
Où étiez-vous donc puis que vous en aviez parlé. Vous faites comme d'habitude, vous noyez vos réponses.

T: Je suis responsable d'un pôle expertise 15 000 km de voie, 1/3 de la France. 8 établissements là. Je connais beaucoup de choses sur le réseau, si j'avais été à sa place j'aurais ralenti. Je suis insensible à la pression au-dessus mais quelqu'un qui est jeune c'est compliqué.

Me MY : Tous les ralents que vous avez fait mettre sur les voies, vous avez eu la capacité de faire mettre ces ralents bien que vous ne soyez pas DET?

T: On fait des expertise, s'il y a des ralents que je fais mettre à 20H le soir, ça c'est ce que je devrais pas voir, il y a ceux issus d'expertise. Il n'y avait pas d'urgence à mettre là mais moi j'aurais mis pour faire soulager tout le monde.

Me C: En tant que patron expérimenté, vous avez su que des agents, si vous estimez qu'il fallait intervenir et que vous ne l'avez pas fait, alors?

T: Il y a eu la commission de maintenance dont j'aurais aimé avoir connaissance.

Me MY : si j'essaie de résumer, la situation n'était pas dangereuse au point qu'il fallait mettre une limitation permanente de limitation de vitesse. Par ailleurs, vous dites que si vous aviez été DET, vous auriez demandé une limitation de vitesse? C'est cela qu'il faut comprendre.

T : Ce que je tente de vous expliquer c'est que la maintenance d'une installation ce n'est pas avoir des mesures, ils corrigent définitivement le remplacement de l'appareil, ça peut être une fréquence d'intervention plus haute, on peut renforcer beaucoup de mesures effectivement, faire des familles B beaucoup plus fréquentes, c'est ce que j'ai voulu dire ne partons pas sur la dangerosité.

Me MY : Connaissant cette problématique à Brétigny, vous ne lui avez pas fait de suggestions?

T: Je ne me souviens pas avoir eu cette discussion, n'oublions pas que les pôles ont été mis en place pour aider ceux qui font de la production.

Me MY : Pourquoi? Pour les aider, ne faut-il pas leur dire de procéder à des limitations de vitesse?

T: C'est eux qui ont une force de proposition nous ne sommes pas seuls, à chaque fois qu'on a eu une expertise on s'est déplacés. Si une expertise a eu un doute profond j'aurai même écrit si je ne l'ai pas fait c'est que la situation n'était pas idéale, si l'établissement arrive à tenir son correctif, c'est son rôle au dirigeant de se rendre compte qu'il fait que du correctif et ne prend pas des mesures conservatoires.

P: Merci beaucoup M. CH S, vous êtes libéré et vous pouvez rester dans la salle ou partir.

Intervention de M. W:

M. W: J'ai de petits compléments d'information à donner. On a parlé des comptes rendus tournées, et des travaux. C'étaient des éléments de travail pour nous. On avait une pochette avec des comptes-rendus

P: Normalement?

M.W : On avait une pochette spécialement pour les comptes-rendus uniques, c'étaient des rapports de production de la semaine, je synthétisais les comptes-rendus uniques. On avait des listes de travaux à réaliser et des fois c'est ces éléments là qui revenaient.

P: Ces rapports journaliers étaient pour les activités de jours ou de nuits?

M.W : Les deux, c'était un rapport journalier de fin de travail.

P : Ce que vous évoquez, ce sont ces rapports journaliers qu'on n'a pas retrouvés?

M.W : C'est ça et c'est en relisant on tombe sur certains rapports. Ça nous aidait pour réviser les comptes-rendus uniques de fin de semaine. 5 fois par mois.

P: Le RR?

M.W : ça s'appelait le RR mais la voie réelle. Ils faisaient de la maintenance. On les a intégrés.

P : Donc c'est un partage d'information sur des constituants qui ont un partage de service?

M.W : C'est exactement cela. Le contrôle sur vif est réalisé sur la partie homme-mission. C'est d'ailleurs pour cela qu'on mettait un encadrement sur les opérations qui étaient intéressantes. Du coups, on faisait les contrôles missions si on a des agents au passage mais aussi pour payer le process.

P : Donc ce contrôle sur le vif vous l'évaluez à quelle fréquence ?

M.W : On le faisait sur les semaines techniquement importantes. Je me rappelle avoir fait une semaine de nuit. Je voulais être là. Il n'y avait pas de risques, pas de comptes rendus précisant ce qui était bien ou non.

P : Donc c'était une fois par mois ?

M.W : C'était une semaine par mois ou parfois une semaine tous les deux mois. Je pense de mémoire, que c'était à peu près cela.

P : Donc vous rangez dans cette catégorie là votre participation dans les travaux, chantiers de nuits dans lesquels vous étiez susceptible d'évaluer.

M.W: On réalisait la nuit de A à Z. Donc forcément on passait beaucoup plus de temps avec les opérateurs.

P : Vous évaluiez les agents?

M.W: pour les hommes-missions oui, on avait un compte-rendu et on évaluait les agents, On évaluait les agents du secteur de Brétigny. Il y en avait qui étaient liés à des processus. Il y avait ces missions.

P : La notation, en terme de prime ce n'était pas vous?

M.W : on avait une enveloppe, quelqu'un qui s'investit plus, pas que la technique. J'ai accompagné le COSEC pour le personnel. On avait un pôle sécurité qui réalisait des contrôles de sécurité. A l'intérieur, s'établissait une ligne. Il y avait ces contrôles faits de façon régulière de la part des établissements sans prévenir.

P : Là dans le dossier ce serait les noms de qui ? Au niveau de l'unité c'était M. C ?

M.W : Je ne sais pas.

P : C'était M. F?

M.W : ça pourrait être lui, ou M. S. Ce n'était pas un contrôle chantier, mais un contrôle secteur sachant que les contrôles précédents étaient des contrôles chantiers.

P : Le contrôle?

M.W : L'activité qui se déroule sur un secteur de production, il passait plusieurs jours au sein d'un secteur. Quand je parle du contrôle sur le vif je parle du contrôle homme-mission mais aussi du chantier, par exemple un chantier qui s'appelle "Chantier famille B". Je me rappelle en prenant mes fonctions faire une visite à Brétigny, on a fait le début du chantier avec eux et on a terminé à Étampes où on a fait une visite complète, on posait des questions aux agents pour voir s'ils étaient aptes à exercer leurs missions.

P : Ce KM2, vous le réalisiez comment?

M.W : Au chantier, avec des éléments bons et moins bons

P : C'était sur le contrôle au vif. S'il a des formes un peu moins identifiées par l'enquête, ce qu'il faudrait, c'est que ce soit sur les travaux?

M.W : Pour aller plus profondément sur ce thème là, à Brétigny il y a du personnel qui est habilité pour les trains-travaux et moi j'ai eu cette formation de contrôle sur le personnel train-travaux.

P : C'est ce qu'il nous a dit.

M.W : Souvent ces contrôles étaient très difficiles à réaliser. Donc, on prenait des agents formés. Il y avait des retards parce que ces missions étaient justement difficiles à réaliser. Pour parler des référentiels, il faut aussi parler des informations. On mentionne les référentiels, sans pour autant mentionner lesquels. ça prend vite de l'ampleur

P : Comment procédiez-vous pour assimiler les informations dans le document?

M.W : J'avais résumé tout sur une feuille afin de savoir de quoi est-ce qu'il est question afin de comprendre le maillage de ces référentiels. C'est mon année de formation qui m'a permis de

déterminer ces aspects-là. Il y a néanmoins, des mises à jour qui sont faites soit par la partie technique, l'assistant sécurité ou M. F. On a un résumé que nous avons fait, qu'on décline à nos utilisateurs. 100% du personnel doit être présent sous peine d'entretien individuel avec les personnes concernées.

P : Dans votre quotidien vous allez y piocher dans ce référentiel ?

M.W : Il y avait un armoire chantier qu'on utilisait. L'itinéraire n'était pas tracé, ce qui affectait le boulot.

P: Dans le téléphone, sur la tablette ?

M.W : Moi j'en n'ai pas eu de tablettes.

P : Qu'est-ce que vous aviez en main ? Un téléphone ? Une tablette ?

M.W : On était sur nos téléphones ou d'autres smartphones. J'ai eu une difficulté à 24 ans de prendre des décisions sur les ralentissements. La difficulté était dans la durée, qu'on trouve un défaut et qu'on applique les normes. Un défaut ne peut pas rester trois quatre jours donc on va nous demander de reprendre le défaut et c'est là que ça devient difficile si on n'a pas la possibilité de le faire.

P: On revient au mois de mai?

M.W : Oui. C'est là que les expertises entrent en jeu. La prise de décisions n'est pas si lourde que cela finalement.

P : C'est ce que tous les témoins nous on dit, le problème ce n'est pas la norme mais c'est la pérennité. Il n'y avait rien à justifier puisque le dossier est là. Pour boucler le contenu de la fiabilité des comptes-rendus. S'agissant des comptes-rendus de vos agents parlez-nous en.

M.W : On met en place une réponse, une synthèse dans la partie observation qui permettait de répondre à l'évolution plus facilement. A cause de l'étendue des défauts susceptibles de survenir, on n'a pas pu les mettre en place. C'était en permanence la remise en question de l'évolution.

P: Vous aviez discuté avec qui?

M.W : Avec M.G. on a dû faire remonter cela en secteur. On a estimé que ces éléments-là auraient pu être intégrés.

P : Etes -vous allé voir maintenant comment s'est?

M.W : Je pense que maintenant on devrait pouvoir.

P: Vous n'êtes pas allé voir ?

M.W : Non je ne suis pas retourné en maintenance

ME C : M. T est venu expliquer que vous aviez joué un rôle. Je voudrais que vous nous donniez votre vrai sentiment sur cette période?

M.W : La géométrie c'est un vrai sujet, effectivement on a trouvé des défauts géométriques qui n'étaient pas acceptables, je n'ai pas le souvenir de ce qui s'est passé en février mais au mois de mai, j'y étais c'est moi qui ai fait les relevés. On a cherché des solutions, c'est vrai que ces défauts on a eu le sentiment de les gérer, on était réellement intervenus pour moi on a fait de grosses interventions. Quand j'ai expliqué les démarches qu'on a entrepris et les travaux qu'on a réalisé, on m'a répondu que c'était un travail presque exceptionnel ce que j'avais fait car c'était des défauts récurrents.

P : Exceptionnel mais dans quel sens ? Exceptionnel "anormal" ?

M.W : Non, ça s'améliorait justement. Je voulais dire que ce travail qu'on faisait était bon. On était en train de rehausser les valeurs du renouvellement et qu'on trouvait des solutions. Il y a eu de gros problèmes pour intervenir sur le problème de géométries.

Me C : Vous étiez aussi DPX au moment de l'accident, quand M. est arrivé à cette fonction il a eu l'impression que c'était presque normal à chaque passage de relever des valeurs anormales.

M.W : On était à la limite de créer un incident. Pour moi, je ne voulais pas jouer avec le feu. On réalisait des opérations sur ces appareils. Par contre, on aurait dû intervenir bien en amont sur les défauts.

mMe C : Lecture des précédents témoignages.

M. est-ce normal que ça pète dans tous les sens et qu'à chaque passage du mouzin, vous ayez ces résultats là?

M.W : Non ce n'était pas normal.

Intervention de Me D:

Me D : Simplement, les personnes que je représente aujourd'hui sont très perturbées par la dernière vérification faite par lui-même, elles se posent des questions et je suis là pour poser ces questions. Vous avez fait des déclarations qui peuvent surprendre. Vous étiez jeunes, vous avez fait le choix de le faire sans annonceurs, ce n'était pas un manque de personnel, c'était un choix ?

M.W : Oui,

Me D : lecture de la côte 12958 "*je détecte l'arrivée d'un train d'abord à la vue avant le son*" pouvez-vous expliquer ?

M.W : Effectivement, quand on assure sa propre sécurité, on va regarder devant nous, avec la contrepartie d'une alternance. On savait qu'on avait un peu de temps avant l'arrivée du prochain train.

M.W : Sans arrêt vous regardiez si un train arrivait, qu'en n'est-il des rails ?

M.W : La vision qu'on a est linéaire, on le regarde, on jette un coup d'œil. C'est possible.

Me D : Vous estimez que vous avez pu le faire sereinement?

M.W : oui, ou avoir fait plusieurs fois, je n'ai pas été mis en danger.

Me D : La deuxième chose que vous disiez, quand vous expliquez que vous n'avez rien remarqué de particulier lors de cette tournée - lecture même côte - Comment vous faisiez pour vérifier si l'éclisse jouait son rôle ou pas?

M.W : Sur cette tournée-là, j'avais une clé de 38 que je n'ai pas utilisé.

M.W : Ce que j'ai voulu spécifier, c'est qu'une éclisse qui n'est pas serrée vibre au passage des trains. On va entendre. Ce sont ces éléments qui permettent de dire qu'une éclisse peut être desserrée. Sur la boulonnerie, un boulon absent, je ne l'aurais pas remise immédiatement. Si j'avais constaté un désordre plus important, je l'aurais notifié car je n'étais pas en mesure d'intervenir seul.

Me D : Dans votre compte-rendu vous ne notez pas qu'il y a des boulons absents - cote D117 - vous en avez vu aucun ?

M.W : Il y a eu un déraillement entre temps. Je ne suis pas certain de cette différence.

Me D : ça me paraît normal?

M.W : Non,

Me D : D117 - avec M. L qui a fait la tournée a écrit "*changez dix boulons*" et dans vos constatations - D118- ça ne figure pas si les boulons ont été remis ou pas?

M.W : Pour moi, M. L est intervenu pour dire qu'il voulait changer les boulons. Pour moi c'est une information.

Me D : Pourquoi il le met alors dans les constatations ?

M.W : C'est très probable que cela figure dans la conversation. Pour moi, il avait changé les dix boulons.

P : Là il aurait constaté?

Me V. : C'était pour vous aider.

M. V. : Je pense que c'est dans ce cadre que s'inscrit cette phrase.

P : Elle est notée quelque part?

M.W : L'analyse que j'ai faite c'est qu'il est intervenu immédiatement.

Me V. : (lecture de la côte D'4490)

P: pour revenir à la question de Me D, vous avez dit que *“s'il y avait eu plusieurs boulons manquants, je l'aurais su”*.

M. W: le fait de le mentionner dans mon compte-rendu aurait indiqué pour avoir cette traçabilité et que la personne soit informée.

P : Alors oui, c'est vrai que vous étiez appelé dans une logique de vigilance à l'égard des boulons. Vous deviez les compter. S'il n'y en avait pas, vous le marquiez. S'il en manquait un, il était réparé de suite.

M.W : Pour moi ça ne l'était pas.

P : Y a-t-il d'autres questions ? Du côté des parties civiles ? Du côté de la défense ? Vous ne souhaitez pas revenir sur les auditions des personnes passées aujourd'hui ? Bien, merci Monsieur. Monsieur AU ?

Intervention RP SNCF

RP SNCF : Si vous voulez bien, on peut revenir sur le thème de la journée pour répondre aux questions éventuelles. Je voudrais qu'on affiche l'annexe IN 485 intitulé Trouche 4. La page 105 du document, fiche 33203 intitulé protection de pointes des cœurs.. Dans ce document il y a plusieurs chapitres notamment l'entretien des voies (explications). C'est pour illustrer deux choses, dont la côte de protection pente des cœurs. (Interprétation de la côte). Ça explique la rayure sur la famille A qui fait passer de VI à VR. Un agent prend ces côtes pour savoir s'il doit agir ou pas. (projection de la côte **20081**). C'est la vérification de famille A faite en 2011 par M.L.

P : Il semblerait qu'il manque une page.

RP SNCF: Il faut rester sur ce document portant sur la famille A de 2012. Cette famille du 22 novembre 2012 comporte les mentions des cœurs auscultés au marteau. C'est la seule certes, mais la plus importante car étant réalisée par M. H en 2012. Elles révèlent que l'auscultation avait été bien faite et que la fissure qu'on a vu après l'accident aurait pu être détectée. Quant à la pièce manquante, je l'ai expliqué à travers le memento. (1400 millimètres) pour une traversée est admissible mais ne l'est pas pour un cœur de croisement. Sur les référentiels, je ne sais pas quoi dire de plus. On voit à travers cet exemple **IN 1785** qui est le document source qu'il n'y a aucun élément contradictoire. Je ne sais pas d'où sort cette appréciation. Dire qu'ils sont contradictoires, je suppose que ça s'appuie sur le fait que la tournée est faite de nuit. Il n'y a aucune contradiction dans l'IN 3132 et l'IN 433. Je ne vois absolument pas en quoi les référentiels sont un facteur en cause dans le déraillement de 2013. Rien n'a été admis par les experts. ce ne sont que des affirmations.

En ce qui concerne le contrôle et la veille, on peut afficher la côte D 3755. La veille s'applique sur toutes les voies, notamment la 1471 dont la veille technique et la veille sécurité pour que les personnes travaillent. Ces documents dont M. F est à la base au niveau de l'unité et le niveau 2 du 11 juillet

2013 a fait le bilan. C'est donc au niveau de l'unité, on retrouve M. S et M.D qui ont analysé la veille de niveau 1 qui est confrontée à sa propre vision. La page suivante (interprétation de la côte). Je n'irai pas plus loin dans le contrôle technique. Ce processus se déroule au sein de l'établissement (interprétation de la côte).

Projection de la côte 15599 (interprétation du document). C'est M. CH qui est référencé et rend compte de la revue de pôle du 4 octobre 2012 (à vérifier).

Je voudrais terminer par la question des audits. Annexe 103 partie 11 > dernier audit d'établissement qui a eu lieu, de l'équipe nationale, fin 2012. Si on commence par la fin, page 46, comment se déroule ce genre d'audit ? Un auditeur examine des domaines opérationnels, techniques et couvre la sécurité dans son ensemble. Ensuite, la SNO évalue la qualité. Le ou les auditeurs vont sur le terrain, analyser les chantiers. 9 chantiers ont été visités et une liste d'installations pour la traçabilité. C'est une fois par an. On a des prélèvements de terrain qui font que les audits ne sont pas des actions documentaires, du bureau, mais qu'ils s'appuient sur des visites de chantiers et d'installations. Ensuite, il y a une synthèse de l'audit, des conclusions. On peut revenir au début, page 5. On a les domaines opérationnels avec le classement évoqué tout à l'heure, partiellement affecté par ces trois thèmes ici. C'est la moins bonne cotation. Ensuite on a les très fragiles avec la maintenance voie. Le texte décrit pourquoi cette cotation et sur la base de quel constat. Enfin, une cotation fragile et sans écarts significatifs.

Page suivante et on s'arrêtera là peut-être, figure l'évaluation du management et de la sécurité. On évalue comment les établissements vont vivre leur système de sécurité à travers la cotation, avec les thèmes de l'organisation, de la documentation et de la veille et du contrôle. Puis les thèmes de l'amélioration, de la performance et du retour d'expérience. Ce sont des thèmes génériques. Ces audits ne sont pas complaisants, certaines personnes sont sorties de leur poste quand il y a plus de deux rouges. On ne se permet pas de laxisme dans certains domaines. Il faut vérifier que le reclassement soit correct pour ne pas avoir de remarque sur des choses pénibles. Ceci illustre rapidement dans le thème du contrôle à travers ce focus sur ce document très complet, que la SNCF fait vivre depuis des années en l'améliorant avec des personnes qui sont rattachées à une direction, rattachées au président de la SNCF. Aucun lien avec les équipes chargées de la production.

On ne peut pas partager les assertions de la CRTC. M.P et M.W confirment qu'ils allaient faire des contrôles sur le vif, sur le terrain, pour pouvoir faire remonter leur habilitation. On ne voit pas, et la SNCF ne voit pas quel lien peut être fait en ce domaine là qui paraît maîtrisé et le déraillement survenu le 12 juillet 2013.

Enfin, le cas particulier de M.G pour rappeler tout l'accompagnement dont il a fait l'objet. 15 jours à Étampes, homologue à Massy, tournée le 27 mai 2013 sur un certain nombre de cœurs de son territoire pour contribuer à sa performance. Cette faiblesse spécifique a été accompagnée et pendant ce temps-là, M.P a pris en charge quelque mission du technicien d'appui. Quant à la qualité des comptes-rendus, le dernier point est hors de proportion. On se demande si le fait de notifier RAS, smiley, etc, a vraiment un gros enjeu dans les facteurs qui ont causé l'accident. On a laissé une certaine liberté au personnel pour écrire les choses comme ils le ressentent. Si à la fin de la tournée il y a une incompréhension, on passe un coup de fil et on dit "qu'est-ce que tu as vu ?" et on règle le problème. Désormais, les choses sont mieux ordonnées. Un point fort de tout ce qui est digitalisation des processus : en 2015 on a joué 15 000 tablettes environ. Petit à petit, on a pris possession de cet outil. Dès 2016, on a démarré une première application de tournée à pied en se saisissant de ces outils pour faire les observations. On a automatisé le processus, entraînant une plus grande codification de ce qu'on voit. C'est survenu après l'accident mais en tout état de cause, quel lien entre les comptes-

rendus et le désassemblage de l'éclisse ? Ça me paraît absolument sans effet. Voilà, Madame la présidente, ce que je souhaitais dire sur les trois thèmes de la journée.

P : Bien, donc l'audition va s'achever, on se retrouve demain matin à 9H30.

AUDIENCE DU 01 JUIN 2022-

P : L'audience est reprise. Quelques petites précisions en introduction. La première c'est qu'aujourd'hui, nous devons entendre 13 parties civiles. On a appris qu'une des parties civiles ne voulait pas être entendue donc elle ne sera pas là avec nous. Maître B nous a dit être à Fleury-Mérogis, donc il sera indisponible jusqu'à 11h. Or, il est celui qui assiste un grand nombre de parties civiles qu'on devait entendre. Il doit en représenter 6. Les 6 personnes qui sont assistées ne peuvent pas être entendues avant son arrivée. Ça suppose une adaptation des auditions. L'ordre qui avait été proposé sécurisait un certain nombre de vous dans l'ordre de passage. En principe on le respecte mais on va devoir l'ajuster ce matin. Sur les 4 parties civiles susceptibles d'être entendues en début d'audience, il y a 2 personnes morales. Je vous laisse le temps d'ajuster pour savoir si les personnes physiques souhaitent être entendues ensuite.

Deux autres choses : hier j'ai oublié d'indiquer qu'éventuellement, pour les personnes décédées, il est possible de projeter une photo qu'on a en noir et blanc dans le dossier. C'est à vous de décider. Les photos sont prêtes. Je ne sais pas si Monsieur C m'entend. Je disais, Maître F, que s'agissant des personnes décédées, il est possible de projeter l'image de ces personnes. Je ne sais pas si vous le souhaitez, je vous le dis. Réfléchissez-y.

Dernière chose les conclusions car le greffe est un peu interrogateur sur la façon dont les demandes vont être exprimées par les avocats des parties civiles. Normalement on compare les demandes d'audience à celles qu'on a à l'écrit. Or on a compris que ces demandes ne seront pas mentionnées dans les plaidoiries. Donc on voudrait savoir. Il y a beaucoup de parties civiles. Monsieur F, est-ce qu'il se constitue ? A priori il a été indemnisé.

APC (Me C) : Liste des arrêts de travail, des arrêts médicaux et en faire la synthèse.

P : Pour Maître CLERC c'est simple dans la mesure où on a déjà vos écritures mais pour Monsieur BURMAN ou d'autres c'est plus compliqué. On me dit dans l'oreillette que vos écritures ne sont pas ciblées.

APC : Je le ferai demain matin.

P : Vu que le temps passe vite... Juridiquement il n'y a aucune difficulté mais on a été perturbé parce que vous envisagez de plaider.

APC (Me F) : Il y a un certain nombre de parties civiles, il n'y a pas de demandes contraires mais plutôt une synthèse sur l'aspect pénal.

P : Il y a aussi la problématique de la convention amiable, le processus de docteur C. Il y a des choses peu claires dans le dossier. Il faudrait nous expliquer ceux qui sont sollicités par la convention et ceux qui l'ont acceptée.

PC : C'est assez simple, le processus était mal foutu, il l'est resté jusqu'à la fin, et les indemnisations étaient trop faibles.

P : On a l'impression que certains ont accepté mais n'ont rien reçu niveau versement. Donc voilà.

PC : Il y avait une proposition de versement de 80% en cas de refus de l'accord mais des personnes ont refusé l'accord et se sont vu refuser le versement des 80% de l'offre proposée.

P : Ce n'est pas tout à fait clair. Maître B aussi au niveau des intérêts civils. Donc si vous pouviez faire une partie sur l'intérêt civil et non uniquement sur la partie pénale.

PC : Deux mouvements : des avocats des parties civiles qui vont plaider uniquement sur le volet pénal et d'autres à part.

P : Car j'ai l'impression que certaines parties ne font pas partie de votre association, qu'elles vont venir uniquement pour plaider la cause de leur parti.

PC : INAUDIBLE.

P : S'agissant du déroulé, est-ce que l'un d'entre vous aura une sorte de planning ?

PC : Là encore, on a des différences sur l'organisation, encore en ébauche.

P : D'accord.

PC : L'idée, c'est de ???

PR : Qu'est-ce que vous entendez par faute pénale ?

PC : Volet pénal, au soutien de l'action publique.

APC : Il me semblait que le monopole du soutien à l'action publique était réservé au ministère public.

PC : (...) Ce n'est pas une question de soutien, qu'on soit bien clair. Et je ne suis pas le soutien des parties civiles qu'on soit très clair.

P : Une dernière chose. Maître MY , pour le cabinet DIOT, avez-vous reçu toutes les écritures ? Car hier soir on vous a transféré...

AD : C'est ce que j'allais dire, mais j'en parlerai quand vous voulez. Pour indiquer que, au moment où je me lève là, je n'ai pas reçu un grand nombre de demandes de la part de mes confrères des parties civiles sur les intérêts civils. Je l'avais signalé sur le volet indemnitaire. J'ai rendez-vous vendredi avec le cabinet qui s'en est occupé pour faire le point, le cabinet AUGUSTE & DEBOUZY. La semaine dernière, il manquait 60 demandes. Nous ne serons pas en mesure de traiter les nouvelles demandes. Ce n'est pas de la mauvaise volonté, on fera le maximum, mais on est contraint de demander un renvoi sur intérêt civil car matériellement, je ne pourrai pas me défendre et j'avais prévenu mes confrères de la partie civile.

P : Alors le renvoi sur intérêt civil est un droit mais...

AD : Si moi, je ne suis pas en mesure de traiter les demandes et que le tribunal décide de statuer quand même alors que la défense n'aura pas eu le temps d'y répondre, il fera comme il voudra, mais ce n'est pas faute de l'avoir dit à de nombreuses reprises depuis le mois de février.

P : Voilà les choses sont dites et entendues. On en revient à l'ordre de passage aujourd'hui et donc vous évoquiez, Maître F, Madame M. Elle peut passer avant ou après les syndicats ?

APC (Me B) : Il y a eu un petit malentendu hier.

P : Il y a eu un malentendu, oui. Vos clients ont demandé à être entendus aujourd'hui, c'était acté dans les notes d'audience mais cela n'a pas été changé dans le planning. Ça arrive. Si Madame M et Monsieur C sont disponibles, on peut les faire passer avant l'arrivée de Maître B.

Intervention des parties civiles

Parole à Mme M

PC (Mme MARTINA) : Bonjour, je m'appelle L M. J'étais dans l'accident avec ma fille qui avait 3 ans. Témoigner, par où commencer ? Comment témoigner ? Mais 7 personnes sont décédées, il faut parler. C'est la première fois que ma fille L prenait le train. C'était un trajet de vacances : pour avoir une correspondance, nous avons dû courir entre Austerlitz et Gare de Lyon. Courir avec les valises et la petite dans les bras, c'est difficile. Lola a dû courir aussi, elle avait mal aux jambes. Une fois installées dans le train, j'ai refusé que Lola joue dans le parc à enfants. J'avais comme un mauvais pressentiment. Et puis d'un coup, le train s'est soulevé, est retombé sur le flanc. On était secoués, comme une machine à laver. J'ai tout de suite pris Lola dans mes bras pour la protéger. Je l'ai serrée très fort en me tenant à l'accoudoir pour ne pas tomber. Et puis ça s'arrête d'un coup, mais ma fille ne bouge pas dans mes bras pendant de longues secondes. Elle se met d'un coup à crier, comme à son premier jour. Elle était vivante. Mais son bras était plein de sang. Je lèche son bras mais je ne trouve pas de plaie, c'est le sang frais du monsieur au-dessus qui était blessé. J'ai mon pied coincé sous un morceau de ferraille, je quitte ma chaussure et essaie de me dégager de là. Mais je vois les jambes d'une femme qui me supplie de ne pas bouger car la vitre l'écrase. Un homme crie pour retrouver son fils qui jouait au parc à enfants. Je vous le petit qui fait son chemin entre les morceaux de fer tranchant. Je finis par retrouver mon sac à main et j'appelle les pompiers. Des gens sont montés courageusement sur le train et nous ont dit de sortir. Le monsieur blessé nous aide à sortir, Lola et moi. Elle disparaît de ma vue sur le quai et j'ai à nouveau peur de la perdre. Alors j'ai sauté du train, mais je l'ai perdue de vue, j'ai hurlé. J'ai retrouvé Lola à l'escalier, l'ai prise dans mes bras. Nous rentrons dans le local SNCF pour nous laver le visage, les yeux de L et son bras. C'était l'horreur. Ma fille était en colère, elle m'a dit "tu as failli me faire tuer, tu m'as obligée à courir pour me faire tuer". Un homme était coincé sous le train, seul son torse était visible, c'était une scène d'horreur. Les secours sont arrivés et on a pu quitter les lieux car nous avions peu de blessés. Des petits bouts de verre nous avaient coupés, mais comment se sentir blessé quand on voyait passer les brancards et les hélicoptères ? De retour à notre domicile, je veux aller porter plainte à la gendarmerie, mais le gendarme n'a pas voulu, il a rigolé. J'ai écrit au préfet. Je remercie J d'avoir pris ma plainte. Ma fille a été suivie par un psychologue. Il fallait être vigilant, car le risque post-traumatique peut se déclarer très longtemps après. Je suis depuis une maman surprotectrice, j'anticipe toujours le pire. J'ai vu un psychiatre. Il

m'a donné des médicaments, j'ai des troubles de la mémoire. J'ai surtout appris à vivre dans la peur, l'angoisse, je ne suis plus la fille joyeuse que j'étais avant. Je dois maintenant tout anticiper sinon c'est la panique à bord. Et on ne peut jamais tout anticiper, donc c'est souvent la panique. J'apprends encore à ne pas paniquer quand il y a des secousses bizarres en voiture, quand on passe sur une plaque d'égout ou sur un pont. Je reprends le train depuis le 17 décembre 2021. J'ai fait 4 aller-retours entre Châteauroux et Paris mais sous médicaments. Cela ne m'empêche pas de m'agripper au siège et de sursauter à chaque fois que deux trains se croisent, qu'il y a un bruit étrange. Je surprotège ma fille de 19 ans, S. Mais les enfants doivent poursuivre leurs études, leurs voyages scolaires. Ce que je ressens, ce sont les angoisses des parents mais plus encore. Mes filles me protègent, je les étouffe, elles ne se confient plus à moi car elles ne veulent pas m'inquiéter. Je ne suis plus joyeuse et détendue. Je me sens comme punie dans ma vie de femme. C'est gênant, je ne veux pas rentrer dans les détails, mais cela m'a aussi empêchée de reprendre une vie avec un mari aimant. 9 ans après, je vous en veux toujours autant, car vous avez failli tuer ma fille.

P : Et aujourd'hui comment allez-vous et comment va L ? Elle était venue avec vous je crois le premier jour ? Elle n'a pas voulu être entendue ?

PC : Oui, elle était venue. Mais elle n'a pas voulu être entendue.

P : Elle n'a pas voulu être entendue ? En lien avec le procès ou avant ? Automutilation ?

PC : Lola est suivie par un psychologue, elle fait de grosses crises d'angoisse. Elle a commencé à s'auto-mutiller. Là, récemment. A 11 ans.

P : Et vous, comment allez-vous ?

PC : Les nuits sont difficiles. Je suis très stressée et très stressée. Je pense que je suis insupportable. C'est un état de stress pas facile, je suis toujours dans l'instinct de défense, je n'ai plus confiance en les autres ni en moi. Au quotidien, c'est difficile. Même avec mes amis.

P : Vous avez un soutien avec des médicaments ? Quelque chose ?

PC : Oui, je suis allée voir un psychiatre. J'ai encore comme une orange dans le ventre.

P : Et le psychiatre que vous voyez, c'est avec quelle fréquence ? C'est pour le procès en particulier ?

PC : C'est depuis janvier ou février que j'ai demandé à reprendre des médicaments. Les traitements qui m'ont été prescrits par le docteur S n'étaient pas adaptés. Trouver un antidépresseur adapté en une fois, je ne sais pas si c'est possible. Mais il n'a pas réussi.

P : Bien. Merci madame.

Parole à la partie civile, M. C

PC (M. C) : Bonjour.

P : Bonjour Monsieur. Je crois que votre maman est là aussi.

PC : Bonjour. Oui elle est juste là. Si vous pouvez lui mettre la photo de mon frère.

P : Je crois que c'est une photo en noir et blanc.

PC : Dans un premier temps je voudrais dire que je m'exprime en mon nom mais aussi au nom de mes parents, surtout ma mère qui a eu le courage de venir car ce n'est pas facile. Mon père ne peut toujours pas. Je m'exprime aussi au nom de tous ses amis et au nom de tous les gens qui m'ont soutenu pendant ces 9 années. C'est la première fois que je m'exprime en public sur le sujet. Il a fallu 6 ans pour pouvoir m'exprimer sur le sujet sans que je m'embrouille. Je m'étais mis un peu en retrait après l'accident de tout ça : les médias, les associations. Ma fille était petite et mon fils est né en 2014. Je me suis dit que je devais avancer. Avec des enfants en bas âge on est obligé. J'ai appris la mort de mon frère via les journalistes le dimanche matin qui ont appelé chez moi pour savoir si je voulais aller dans la pièce nécrologique. Je me suis aussi mis en retrait à cause de ça. Je ne voulais plus avoir à faire aux journalistes. C'était l'avant-propos.

Monsieur AU, Monsieur M ce n'est pas dans la position d'un adversaire mais d'un frère, d'un père et d'un fils que je présente aujourd'hui pour mettre fin aux tourments qui m'ont animé pendant 9 ans. Je vois trop de monde sur le banc à ma droite. J'espère que la SNCF, peu importe sa position, aura mis et continuera de mettre tout en œuvre pour ne plus faire face à des vies brisées.

9 ans. Quel chemin parcouru pour beaucoup d'entre nous. Je pense aux victimes, aux familles, aux personnes blessées physiquement, mentalement, dans leur cœur, dans leur âme, dans leur chair et dans leur sang. Je leur apporte mon soutien. Je perçois votre douleur, je comprends votre colère et je partage votre peine. Ma plaie qui se résout souvent au fil des ans, s'est ouverte avec des expertises et remet la chair à vif.

9 ans. Le 12 juillet 2013, 17h15, c'est l'heure à laquelle j'ai appelé mon frère au téléphone pour la dernière fois. Une belle journée, du soleil, on avait acheté un parasol beige avec mon ex-femme et ma fille d'un et demi. Mon frère finissait à 17H : c'était le dernier jour de travail pour les surveillants de Brétigny. Je travaille là-bas actuellement, c'est une petite victoire. Avant, je travaillais à la poste. Je me rappelle la dernière fois où on s'était vu pour parler d'un projet musical, quelques jours avant l'accident. Il avait manqué de se faire renverser par une voiture, j'étais là pour l'en empêcher et je lui ai dit "je ne serais pas toujours là", il faudra faire attention.

Vers 17H15 donc, j'ai pris mon téléphone et je l'ai appelé, répondeur. Puis une deuxième fois répondeur et une troisième fois répondeur. Il était trop tard. A ce moment-là mon frère venait d'être frappé par le TER qui avait déraillé quelques mètres avant la gare.

Vers 18H, une information sur l'accident est tombée sur Facebook. Sachant que mon frère prenait le train à cette heure, j'ai pris ma voiture vers Brétigny pour le retrouver là bas. J'étais loin de m'imaginer que ce serait une recherche interminable, dans l'angoisse et l'incompréhension. J'étais résolu à trouver mon petit frère.

Après 1h de recherche à travers la foule amassée devant la gare, je suis revenu à Étampes pour prendre recul et pour me dire qu'il avait rejoint la maison par autre moyen. Toujours aucune nouvelle, ni par mes parents ni par ses amis et toujours ce répondeur. J'ai fini par me résoudre à l'idée qu'il aurait pu être blessé. Ma belle-sœur m'a proposé de faire le tour des hôpitaux car mon état de stress ne pouvait pas conduire. Certains souvenirs sont flous. Je me souviens des images à la radio, à la tv pendant notre tour mais sans succès. On a fini à la gare d'Étampes pour savoir s'ils avaient récupéré des

personnes en provenance de Brétigny. A ce moment-là, même si mes souvenirs sont flous je savais que quelque chose de grave était arrivé.

La fatigue arrivante, je suis rentré et j'ai su. Le train l'avait renversé. Je savais où se tenait mon frère sur le quai de la gare. Je savais qu'il n'avait pas pu s'en sortir et je me suis effondré dans les bras de mon ex-femme. J'ai compris qu'à partir de ce jour, je ne le reverrais plus.

Ce jour du 12 juillet 2013, on m'a arraché une partie de moi-même, je vis avec ce vide depuis maintenant 9 ans. Nous étions frères, amis, confidents. On partageait une même passion pour la musique. Toute notre vie nous avons toujours été soudés, surtout après la séparation de nos parents car le remariage de ma mère s'est mal passé. Souvent la police était à la maison pour régler les conflits. Ça a resserré nos liens pour surmonter cette épreuve.

Quand les choses se sont arrangées, j'avais 15 ans et lui 13 ans. On avait cette passion pour la musique et on a fait beaucoup de chant ensemble. Quand j'ai commencé la batterie et lui la basse, nous avons un projet de musique ensemble, des études ensemble, on a élaboré un morceau, on a fait des concerts ensemble, des clips ensemble et plusieurs compositions qui n'ont jamais vu le jour. Nous avons nos amis respectifs mais il n'y avait pas un jour sans que nous parlions lui et moi. Les dernières années où je n'étais plus chez ma mère, on se voyait le midi pour un restau ou chez ma mère pour manger pizza ou autre. On discutait, on avait toujours un truc à se dire. Les années qui ont suivi son décès ont été les plus éprouvantes de ma vie. J'ai dû gérer mon propre déchirement et en plus m'occuper de mes parents qui se sont effondrés psychologiquement : hospitalisation, alcool, dépression, messages suicidaires. 5 ans à mettre de côté mon deuil pour gérer mes parents. Sauf que c'était trop lourd à porter, j'ai craqué en 2018. J'ai eu des difficultés de concentration, des troubles de mémoire et des flashbacks avec des visions du déraillement et de mon frère tué. Également des douleurs musculaires, de l'eczéma, une amnésie mentale, sûrement pour me protéger. J'ai quitté mon travail de l'époque à la Poste car le contact avec le public m'angoissait. Deux années de chômage ont suivi après, potentiellement bénéfiques. Je suis quelqu'un de résilient, je fais beaucoup de sport, de méditation, de relaxation, de musique, aussi pour m'en sortir mais ça ne fait que repousser l'échéance.

Je suis allé voir une psychologue à Dourdan qui m'a diagnostiqué un stress post-traumatique traité par EMDR. Je la remercie car c'est grâce à elle que je vais mieux aujourd'hui. Cependant, j'ai perdu ce qui m'était le plus cher ces dernières années : ma famille, ma femme avec laquelle je me suis séparée en 2019 elle m'a beaucoup aidé et je la remercie. Mais cela a eu raison de mon couple. Mais si on faisait tout pour que ça aille avec les enfants, ils en pâtissent aujourd'hui.

En 2013, j'ai perdu mon frère, mon partenaire, une moitié de moi et une partie de mes parents. Puis plus tard, ma famille comme je la concevais pour le reste de ma vie et ma femme avec qui je pensais passer le reste de ma vie.

9 ans. Les années ont passé, beaucoup de gens ont oublié mais des personnes ici souffrent et continuent de souffrir. Ce témoignage n'est qu'un parmi tant d'autres. Chacun vit son deuil différemment, ma voix vient se joindre à l'unisson de ceux qui ont perdu. Je cherche la paix intérieure, qui ne pourra être atteinte qu'à la fin de ce chapitre, sûrement le plus éprouvant. 9 ans. J'apporte mon soutien total aux victimes. Je vous souhaite le meilleur pour le reste de votre vie. Merci.

P : Parties civiles personnes morales ? Car les deux parties civiles personnes physiques ont été entendues. Madame G ? Elle souhaite être entendue ? Maintenant ou ? Monsieur l'interprète en anglais s'il-vous-plaît. Monsieur l'interprète, je vous prie de prêter serment.

Parole à la partie civile Madame G

PC (Madame G) : Bonjour Madame. Vous avez une photo ?

P : Oui, dans le dossier.

PC : Oui, parce que moi je n'ai pas su...

P : C'est comme vous voulez.

PC : En fait, tout le monde ici dit Jean Daniel G, mais nous on a toujours dit Dany.

P : Dany.

PC : Qui était-il ? Il était mon mari pendant 40 ans. On était très complices. On n'était pas un couple idéal mais on a toujours surmonté les difficultés. On a 4 enfants : Michel, Marc, Emile. Tous, ont des petits-enfants. Sébastien est le premier petit-enfant à naître après la disparition de mon mari. J'étais très mal à sa naissance. J'ai beaucoup pensé à mes petits-enfants. Pour essayer de leur donner un peu de la réalité de leur grand-père, j'ai pris des photos mais je trouve qu'il y a un grand manque dans leur vie. Dan avait 4 sœurs et 1 frère. J'ai encore toujours beaucoup de contacts avec eux. Il y en a une en Australie, une en Angleterre et trois en Afrique du Sud.

Dany était sportif, il faisait beaucoup de sport. On est allés en Allemagne, en Italie et en Suisse. Parfois seuls, d'autres fois en famille. Il était plein de vie, de projets.

Depuis que je l'ai connu, il a toujours eu des projets mais nos projets de retraite à deux se sont effondrés. Il était adoré par moi, par ses enfants et par les petits-enfants qui ont eu la chance de le connaître. Il était passionné par la géologie et en a fait son métier pendant 25 ans en Afrique du Sud. En 1998, il est muté à Limoges car il parle couramment français, sa langue maternelle, et anglais. Il était directeur de biologie marine. Il voyageait beaucoup pour son travail, prenant des risques avec des moyens de transports quelquefois dangereux. Je n'ai jamais imaginé que le train français n'était pas fiable ou sûr. Il est toujours rentré chez lui sans problème, Dan'.

Le 12 juillet 2013, il prend le train le matin pour son travail, car le siège de son employeur était à Paris. Il n'est jamais rentré à la maison. Il était très apprécié par ses collègues, qui ont appris sa mort dans les médias. Ça a été un grand choc pour eux aussi. Il travaillait dans un organisme rattaché à l'université de Lorraine. Il était très investi, soucieux de transmettre ses connaissances en géologie et ses valeurs de travail. En accord avec l'école, nous avons créé une fondation pour financer les études d'étudiants venus de l'étranger. Ça marche encore bien aujourd'hui. Mais j'ai mal vécu la disparition de Dan'. Je vois toujours un psychologue à France Victime 87. Ça m'a aidé à continuer à survivre. J'ai pris des antidépresseurs pendant 7 ans, la psychologue m'a aussi conseillé de participer à un groupe de parole. Ça permet d'échanger avec des personnes qui ont perdu un être cher elles aussi. Je fais comme je peux, mais comme je suis seule en France sans famille, je suis souvent en voyage pour voir mes enfants qui habitent dans 4 pays différents. Ça me soulage d'une certaine façon, mais Dan' me manquera toujours. Merci.

P : Merci madame.

Intervention de la partie civile M. Jean-René ? (représentant de Sud Rail, syndicat des cheminots)

PC (Jean-René ?) Mme La Présidente, Mesdames et Messieurs, ce n'est pas facile de passer après ces témoignages. Mais c'est bien en un sens, car ça rappelle un des enjeux du procès et, à titre personnel, j'ai perdu un être proche d'un cancer, je comprends. Je vais parler, au nom de Sud Rail, d'un autre cancer qui affecte le monde de l'entreprise ferroviaire. Rép Sud Rail pour défendre les intérêts des travailleurs du ferroviaire. Intérêts atteints mais aucun salaire au banc des victimes et si intérêt à faire : que le cheminot soit prévenu. Pourtant, c'est bien du côté des parties civiles que nous sommes, car... (DEMANDER LE TEXTE).

(il cite Hannah ARENDT sur le choix du moindre mal, qui est un mal, et le philosophe Michel HENRI).

A partir du moment où les éclipses sont restées seules, les traces supérieures sont prises dans des considérations essentiellement financières. Alors, ce système n'assure plus rien. Par ailleurs, l'une des caractéristiques sur la participation des individus dans la charge du travail avec pour fonction même de faire perdre le travail, on l'a vu, lorsque Monsieur W ignorait s'il devait tenir compte ou non de tel référentiel. Cette situation sensible de la souffrance du travail qui renvoie au mécanisme subjectif, le DRH de la SNCF avait commandé à des psychologues un suivi de travail. Cette étude a donné lieu à une monographie dont 4 de RFF infra et une autre sur SNCF Réseau. On y parle du travail de nuit, du travail organisé, la solitude du DPX, de la souffrance à voir faire l'autre au lieu de faire soi-même et de transmettre. Cette étude permettait d'établir un dégât psychique et le désinvestissement des agents. En octobre 2012, un rapport a été présenté à la hiérarchie de RFF, les responsables ont été priés de tout arrêter immédiatement. Dès lors, à la fin 2012, P. E, DG de RFF, avait bien été instruit de la problématique qu'il aurait pu mettre en jeu. Ils n'en n'ont rien fait. Quelle est la conséquence? Dans un article "facteurs humains et organisationnels" en 2010, F.D et un autre économiste ont formulé plusieurs symptômes. Vous verrez qu'il n'est pas difficile de déterminer ces symptômes:

1° les contrariétés dans le sens de la productivité

2° le fait pour un salarié d'alerter sur sa situation est perçu comme un manque de professionnalisme et est valorisé par le fait de ne pas avoir de problèmes (constat fait lors des réticences en ce qui concerne les difficultés rencontrées dans l'exercice du travail aussi bien auprès des témoins que des cheminots).

La pression managériale fait que les témoins lors de leurs auditions étaient incapables de répondre avec exactitude en disant " je ne sais pas,".

3° les aléas (à vérifier, inaudible),

4° les services et équipes sont mis en concurrence et la rétention d'informations permet d'être plus efficace que les autres.

5° le discours formel sur la sécurité demeure formel ou inchangé.

6° les campagnes managériales sont incohérentes avec la réalité.

7° les représentants du personnel convaincus du mal être ne perçoivent pas la sécurité.

8° les collectifs de travail sont désorganisés du fait de la multiplication des interventions.

Pour ce qui concerne enfin les alertes notamment en 2011 et 2012, pour ne reprendre que des points gagnants, lors des assises ferroviaires, le train est intervenu sur la problématique globale de son infrastructure, notamment les relations SNCF/ RFF sur la responsabilité. On retrouve les interpellations sur les dégâts du management. par exemple lors du CFPH ‘les établissements étaient prévenus 1 mois à l’avance, ce qui fauche les réalités (...)’.

P : Merci monsieur. J’ai vu que Maître B était arrivé, je propose une petite suspension pour que vous puissiez faire le point sur l’audition de vos clients.

APC : INAUDIBLE.

P : Si elle le souhaite. Après je ne sais pas quand. On verra avec elle. Il peut y avoir cet après-midi si elle a surmonté... Lundi non c’est férié. Mardi matin ? Car demain on entend 14 personnes. C’est dur pour les personnes de se faire entendre. A voir avec elle. Philippe, Jessica et Jenny devaient être entendus. Son fils Stéphane nous a dit tout à l’heure qu’elle était là.

Audience suspendue et reprise à 11h45

P : Donc Maître B, comment on s'organise ? Vous allez nous donner la marche à suivre. Par qui faut-il commencer ? Il y a également une personne morale qui doit être entendue. Soit-on enchaîne avec la famille BANDO.

APC : INAUDIBLE

P : Bien sûr mais ils ont préparé ?

APC : INAUDIBLE

P : C’est qui voyez. Monsieur MATHIS, avez-vous une idée de votre durée d’intervention ?

PC : 5 minutes.

P : D’accord. Voyez avec son conseil. Je pense que votre collaboratrice vous l’a dit mais les conclusions sont attendues par la défense et il en manque un certain nombre. Va se poser la question du contradictoire pour la défense. Maître MY voit le cabinet DIOT vendredi et toutes les conclusions devraient être envoyées d’ici là. Il peut y avoir d’autres solutions mais qui ne vont pas arranger tout le monde. On fera éventuellement un point demain en fin d’audience pour voir où vous en êtes du côté de la défense.

Me LY : Nous allons joindre notre deuxième conclusion sur l’action publique et nous attendons certains retours.(...)

⇒ APC qui parlent de l’avancée de ces demandes

PC : Sur la rédaction.

P : Il semblerait qu'il manquerait 60 demandes.

Me LY : En fin de semaine dernière, nous avons identifié 65 parties civiles pour lesquelles nous n'avions pas reçu les demandes indemnitaires. Comme je l'ai indiqué, avec le cabinet Auguste et Debouzy, nous allons faire un point. J'ai reçu quelques trucs. On va faire une mise à jour.

P : Après on se revoit mardi.

Me LY : Mes confrères ont mon adresse mail. On fera au mieux pour répondre à tout le monde et si l'on ne peut pas bah on ne peut pas.

P : Le message est passé, on en tiendra compte. Si vous voulez appeler Mme A, Mme C comme elle le souhaite.

Parole à la partie civile, Mme M.

PC : Je m'appelle M A. Lors des faits, j'avais 14 ans. J'attendais le train RER C, je rentrais direction Saint-Michel-sur-Orge. J'étais au niveau des premiers wagons avec mes écouteurs et je vois le train dérailler devant moi. J'ai cligné des yeux pour voir si c'était vraiment réel. Quand j'ai su que c'était vrai, j'ai enlevé mes écouteurs. Le caténaire est tombé devant moi. J'étais en panique. Il n'y avait personne, j'étais toute seule. J'ai hurlé pour qu'on vienne m'aider. Ma robe était coincée et je l'ai déchirée en essayant de sortir. Quelqu'un sur le quai m'a aidé. J'ai eu un trou noir mais je me souviens que je voulais sortir de là au plus vite. Je suis passée par le tunnel. Il y avait beaucoup d'hurllements, de poussière, de sang. Malgré mon choc et ma panique, j'ai aidé une femme qui saignait à la tête en lui donnant un mouchoir. J'ai atteint la sortie principale de la gare de Brétigny. D'autres personnes hurlaient des prénoms. Je ne connaissais ni Brétigny, ni la gare. J'ai couru pour me sentir en sécurité dans une rue plus loin. J'ai appelé mon père en tremblant, je lui ai dit de ne pas s'inquiéter qu'il s'était passé quelque chose, j'ai raccroché sans lui laisser le temps de parler. J'ai appelé la mère de mon copain de l'époque pour qu'elle vienne me chercher. Elle a mis 15 minutes mais ça m'a paru des heures. Je suis montée en pleurs, je lui ai dit qu'un train avait déraillé, je voulais rentrer. Elle m'a déposé à la gare de Saint-Michel. J'ai pris un bus pour rentrer. Je marche jusqu'à chez moi, je suis dans un état que je ne connais pas, comme un robot. Une voiture est passée et je n'ai même pas reconnu ma mère. Je suis allée dans ma chambre, j'ai jeté la robe. J'ai vu à la télévision l'accident de Brétigny, j'ai confié à ma mère que j'y étais. Je n'arrivais pas à parler. Je me suis sentie vidée. On devait partir en week-end en famille, c'est là que j'ai parlé. Je me suis sentie seule, je ne voulais pas en parler, ni à mes parents, ni à mes amis, ni à ma sœur.

J'ai été suivie en octobre 2013 par une psychologue pendant 2 ans. Je faisais beaucoup de cauchemars. J'étais très fermée alors que j'étais sociale. Je suis quelqu'un qui aime se confier à sa mère et je ne lui dis plus rien, encore moins à mon père et ma sœur. Après l'accident, j'ai fait des études d'hôtellerie, un CAP en 2 ans et un brevet professionnel pour être gouvernante où j'ai dû effectuer de l'alternance. J'ai trouvé un hôtel sur Paris : l'Hôtel Banque. J'ai dû prendre à nouveau les transports toute seule, ça a été un calvaire. Je prenais sur moi, je ne disais rien mais ma mère voyait mon état le soir. Après ça j'ai pris la décision toute seule puis j'en ai parlé à ma mère de partir de l'hôtel banque pour aller dans une clinique psychiatrique à Viry Châtillon pour exercer le métier de gouvernante. Ce n'était pas mon but, je voulais être une gouvernante dans un hôtel de luxe. Mon ancienne directrice m'avait même soutenu en m'encourageant et en me donnant des contacts. Mais je n'ai pas pu prendre les

transports. Je prenais 2 bus pour aller à la clinique de Viry. Aujourd'hui, je travaille au Décathlon de Brétigny dans un entrepôt avec ma voiture. Ça fait 2 ans que je ne prends plus le train. Psychologiquement je n'en peux plus. Et voilà.

P : Aujourd'hui vous voyez toujours quelqu'un ?

PC : J'ai pris quelques médicaments pour m'endormir et non je ne suis plus suivie.

P : Votre terreur a été quand le caténaire est tombé?

PC : Et le déraillement du train que j'ai vu de mes propres yeux.

P : A partir du RER dans lequel vous étiez.

PC : Oui.

P : Visiblement, vos parents ne savaient pas que vous étiez là?

PC : Non, j'avais menti à mes parents. Ils pensaient que j'étais à la maison alors que j'étais allée voir mon petit-ami à Arpajon. Je ne voulais pas les inquiéter.

P : Aujourd'hui, à part les transports, comment ça va? on s'était vu le 25, comment ça s'est passé depuis?

PC : Oui.

P : Etes-vous venu à l'audience?

PC : Non je ne veux pas, je veux juste témoigner, dire mon ressenti pour que les personnes sachent ce que j'ai vécu car ça a été dur. Aujourd'hui, on s'en remet, on vit avec mais les transports c'est fini. Je fais toujours des cauchemars, je stresse toujours quand j'entends les trains qui passent. Ça me stresse beaucoup.

P : Merci Madame

Intervention de la partie civile Mme C, maman de Mathilde

P: Bonjour Madame,

PC : Bonjour, je suis la maman de Mathilde. Quand je suis rentrée du travail j'ai vu ma fille en bas de chez vous, le regard vide. Comme on devait partir en week-end ce soir-là, on allume la télé et mon mari m'a confié qu'elle avait appelé. On a fait le lien. On a mesuré la gravité des faits et encore, le temps que le cerveau enregistre. On n'a pas réussi à en parler. On est parti vite car on était attendu. Dans la voiture, elle s'est effondrée, elle m'a raconté ce qu'il s'était passé : le déraillement, avoir vu sa vie défilée, l'image de sa famille. Elle a vu en direct le train déraillé. Elle m'a expliqué que sa robe était coincée et qu'elle avait essayé de sortir. Un monsieur lui a donné la main pour l'aider, je n'ai

jamais pu le retrouver. C'était l'horreur : les cris, le sang, les odeurs. Elle ne connaissait pas cette gare. Elle a fait comme elle a pu. Elle n'a pas été prise en charge par les premiers secours. Après, elle voulait simplement rentrer à la maison. Elle a réagi en instinct de survie. Après cet accident, ce n'était plus la jeune fille qu'il connaissait : tout le temps irritable, fermée. Je l'emmenais et la ramenaient chez le psy mais sans jamais parler. Elle n'a jamais parlé à son père. Mon mari n'a pas pu venir car un an après ces faits, la demi-sœur de ma fille est décédée. Il n'a jamais entendu le récit de ces faits et c'est au-delà de ses forces d'entendre le récit de sa fille qui a manqué de mourir. Mathilde a changé, elle s'est renfermée, elle s'est coupée. La vie continue mais ça reste ancré. On est venu ensemble le premier jour. Elle est de nouveau dans une phase irritable, elle est très stressée. C'est le corps qui parle, c'est la mémoire. Finalement on n'oublie jamais, même si chacun d'entre nous avance pour affronter les drames. Je viens ici témoigner pour les victimes. Je mesure la chance qu'on a eu avec mon mari ce jour-là. Ma fille est victime et je suis une victime collatérale. Je viens apporter mon soutien à toutes les victimes qui ont perdu quelqu'un ou qui étaient là ce jour-là.

P : Merci Madame.

APC: Entre le 12 juillet 2013 et 2022 il s'est écoulé 9 ans, comment vous décririez le comportement de Mathilde, pouvez-vous dire que M évolue sur un plan psychologique ou il n'y a pas eu d'évolution sur ce plan là?

PC : Elle m'a raconté les faits le jour J mais aujourd'hui elle ne le fait plus. Avec l'ouverture du procès j'ai vu sa réaction, je sens qu'elle ne s'est pas remise, elle a évolué si vous voulez mais elle a toujours un traumatisme. Je pensais qu'avec les années, les choses redeviendraient comme avant entre elle et moi.

P: Elle a 2 ans de suivi psychologique?

PC: On a mis un suivi psychologique en place. Elle n'avait plus besoin d'être suivie. Elle a été appelée par ses études dans l'hôtellerie mais le train c'était trop compliqué. Elle a décidé de complètement changer mais ce n'est pas du tout la carrière qu'elle voulait faire. Au bout du compte, à l'âge qu'elle a, c'est quand même un traumatisme toujours là.

APC: Totalement, on parlait du projet hôtelier, je l'ai senti très sensibilisé par ce projet et son arrêt.

PC: Mathilde a choisi à 13 ans une filière professionnelle. Elle a intégré le lycée d'Etiolles (...) Elle a fait un brevet professionnel en alternance pendant 2 ans. Elle était une très bonne salariée. Elle a reçu une gratification de meilleure salariée, elle a gardé contact avec son employeur. Elle a eu un poste de gouvernante. Elle voulait les hôtels et les palaces. Mais en banlieue, en Essonne... L'objectif c'était ça. Donc elle a changé.

APC: Justement pour que ce soit explicite, quand elle dit avoir arrêté son projet hôtelier, j'ai entendu qu'elle l'a arrêté parce que le matin, elle devait prendre les transports en commun, le soir, elle devait aussi le faire. Est-ce que j'extrapole ou est-ce conforme à la réalité?

PC: Non . Quand elle est rentrée le soir, elle ne parlait pas. Dès qu'elle entendait des bruits, qu'il y avait des retards mais elle ne disait rien, pendant des années elle a tout gardé pour elle. Je voyais qu'il

y avait quelque chose qui n'allait pas mais elle ne parlait pas. Un jour elle a rédigé une lettre de démission et nous a annoncé qu'elle ne pouvait plus, elle nous a mis devant le fait accompli. C'était au-delà de ses forces. C'était sans cesse, sans fin. Donc elle prend le bus qui n'est pas du tout un problème.

P: Merci Madame. Bien , on va peut être entendre la famille CONDOT.

Intervention de M. B RP UNCF RÉSEAU

PC: Je suis D.M, SG de la société INCCEF. Tout d'abord, nos pensées vont en direction des victimes et de leur famille qui attendent la manifestation de la vérité depuis plus de 10 ans, aux cheminots, plongés dans des conditions de fonctionnement de travail ayant concourus à la survenance de l'accident. Parmi les causes de l'accident a été relevé l'insuffisance des effectifs. Pour l'UNCEF FERROVIAIRE, c'est cela le lien de causalité. L'introduction de nouvelles exigences se sont enchaînées par des dégradations, lentes et continues du réseau, multiplication des aléas sur les zones danses, sur consommation des effectifs dit la maintenance préventive, creusement de l'inadéquation entre les objectifs, création de zone grise. L'UNCEF souligne que les cheminots depuis des années subissent cette dégradation, dégradation qui a été mise au jour au cours de ce procès. Mais avec, sont négociés la convention et le budget, si ce n'est avec la puissance économique et politique. La responsabilité ne fait aucun doute. Ce n'est pas la SNCF qui, de son propre chef, a contribué à la dégradation mais les décisions politiques. Ce n'est pas la SNCF qui a décidé de son contrat mais l'APE (organisme rattaché au ministère de l'économie et des finances et qui fixe des objectifs de réductions des effectifs). Cela a été évoqué maintes fois. RFF et SNCF sont deux histoires marquées par le financement du procès. Il a fallu faire beaucoup de réorganisations, de législations, de choix politiques. En réponse à Madame la présidente, le représentant RFF, a répondu qu'il ne répond pas de l'Etat. Si la responsabilité des personnes morales ne fait aucun doute, c'est en qualité de gestionnaire car la dégradation n'était pas inéluctable car étant rendu accéléré par la succession, l'obscurité financière, le délaissement des voies. La logique culminante avec le lancement de 4 lignes à grande vitesse et du groupe Paris express. Là encore, il y a 2500 lignes comme entendu par le RP SNCF. Quel que soit le jugement rendu, les causes ne seront pas traitées ou remises en cause. Tout repose sur l'ouverture à la concurrence qui, à son tour, repose sur la toute puissance, le contrat de performance, attendu pendant des mois. Il ne peut que contribuer à sa lente et continue détérioration. Le dogme de la réorganisation constante, on ne peut que constater la désorganisation et la déresponsabilisation. Pour SNCF réseau, des objectifs d'effectifs par métiers inédits. +-17% pour les partenaires, -10% sans compter les encadrements. Ce projet que nous avons rebaptisé "comment entretenir demain". Ce projet prévoit la suppression des DPX, la création des métiers mono métiers. La dernière personne pilotera les infrastructures. Ce sont les chefs de brigade qui vont agir et ne seront plus pilotés et le management à distance est quelque chose d'impossible.

Même cause, même effet, la conclusion du groupe SNCF ne laisse pas la place au doute. Un modèle économique et sans soutien public, un modèle qui bute sur la dimension fortement publique des activités ferroviaires et des enjeux. Dans ce contexte, le groupe SNCF parvient encore à assurer l'ensemble de ses missions bien que réalisées au détriment de ses effectifs, d'ailleurs réduit à 12%. Ce choix politique ne fait que dégrader les cheminots et porte atteinte aux atteintes menées par d'autres organisations syndicales.

P: Monsieur M, vous pourrez envoyer ? Comme ça ce sera joint aux notes d'audience. Donc Maître B, pour la famille B, il y a une maman je crois ? J, Jet J doivent être entendus il me semble.

Intervention de la partie civile B

(Parole à la mère du défunt)

P: On a des photos dans le dossier mais je ne sais pas si ce sont les mêmes. Je ne sais pas si on a celle-là. Ca vous va celle-ci ?

PC: Le jeudi 11 juillet, c'est le dernier jour que j'ai parlé avec mon fils, que je lui ai dit bonne nuit, la dernière fois. Le vendredi, j'arrive à Étampes à 13H30, je vois mon fils qui m'attend. Je lui demande qu'est-ce que tu fais mon cœur ? Il m'attend. Tellement de choses à dire. On a pris le bus et on est rentré. Tellement de choses à dire mon dieu. Il est rentré dans sa chambre, il a mis la musique et j'ai nettoyé la maison car le lendemain on devait aller à Orléans, son frère avait trouvé une maison. On devait le voir et l'aider à déménager. Brandon était un bricoleur, il devait monter les meubles. Je me dis que Brandon est couché sur son lit et son téléphone sonne. Pourquoi il ne répond pas ? Je lui dis répond mais il veut laisser sonner. Le vendredi il avait des courses à faire. Je lui avais donné de l'argent et il est parti rendre Brétigny. Il devait aller à Auchan à Brétigny. A 17H20, le téléphone sonne sans cesse. Sa copine me dit qu'il vient d'arriver un accident. Je ne lui ai pas lancé le temps de prononcer le nom de mon fils. J'ai raccroché et je me suis mise à téléphoner à mon fils. Il ne répondra jamais. Il est mort dans cet accident. Mon fils était gentil, en pleine forme, il avait une santé de fer. Il était aimé par beaucoup de monde. Dans la famille, c'était la meilleure personne. Sa perte a laissé un grand vide insurmontable dans la famille. Voilà ce qu'il nous reste : une blessure dans le cœur qui ne va jamais s'arrêter. Il n'est plus là. Les bons souvenirs ont laissé la place à un déchirement. C'est ma famille Jessica et son frère Johnny ainsi que mon frère qui m'ont accompagné. Ils n'auraient pas voulu quitter leur frère. Je n'ai pas voulu le voir pour ne pas garder cette image-là. Ma fille m'a dit qu'ils n'ont pu voir que la tête car le reste avait été arraché. Elle avait été paralysée par un courant d'air froid. Elle a vu son visage déformé, la fumée, sa bouche ouverte et le reste de son corps, ou ce qu'il en reste. Moi je me dis en sortant du travail à Brétigny que c'était son travail habituel. Il y avait tellement de monde. Il n'avait jamais pu rentrer.

Johnny est rentré à 23h. A son arrivée, il m'a dit ne pas l'avoir retrouvé. A ce moment, je me suis dit que mon fils n'avait jamais découché. Ne le voyant pas revenir samedi ni dimanche, j'ai réalisé. Mon fils est vraiment parti. Ça y est, il est mort. Le médecin est venu chez moi pour me consulter. J'étais paralysée, aucun mot ne sortait. Je ne pouvais pas bouger. Je devais prendre des médicaments. Il m'était impossible de dormir. La tête, le cœur sont lourds. Je souffre. Ce n'est pas facile.

P: Merci madame,

(Parole à la sœur du défunt)

P: Bonjour, J.

PC: Bonjour. Le jour du drame, j'étais dans ma chambre, j'écoutais la musique. Une personne de la cité, des amis, m'ont envoyé un message, "est-ce que ça va?", je répondais normalement, ça va et je posais la question pourquoi. Ensuite, aucune réponse, je pense qu'ils avaient réalisé. J'étais dans la

chambre, j'avais entendu sonner. Je vois sur son regard que ça ne va pas et me dit en créole que B est parti. J'ai fait un saut en affirmant qu'il blaguait. J'ai ensuite regardé ma mère. Et en ce moment, j'ai réalisé qu'il était mort. J'étais mal et je suis restée dans ma chambre. Je ne parlais à personne et j'étais dans le vide. On est parti à la morgue, j'y ai vu son corps, je suis rentrée en même temps que sa copine A, j'ai vu son visage couvert par un drap blanc. J'ai voulu me rapprocher pour le toucher mais je n'arrivais pas. Un vent glacial régnait, j'étais pétrifiée, j'ai dit à A que je n'y arrivais pas. Elle s'est rapprochée et je suis sortie. J'ai tenté de me calmer. Je regardais ma mère, Jordan car c'est lui qui était venu. Pour moi, B était ma moitié, on avait 3 ans d'écart, il m'emménait partout j'avais 17 ans à l'époque. Il m'accompagnait où que j'aille car je ne connaissais pas les changements de train. Depuis sa mort, j'ai perdu mes repères. J'ai aujourd'hui deux enfants, et lorsque je me sens triste, je m'effondre en m'interrogeant, pourquoi il n'est pas là. Il me donnait de bons conseils et me soutenait. Je me rappelle aussi qu'on était parti pour la morgue il y avait mon père qui était venu, j'étais mal. Je voulais me suicider, c'est mon père qui m'a vu et m'a rattrapé. Mon frère me manque énormément. Je ne suis rien sans lui, il est mort. Quand je regarde sa photo et que je me dis qu'il était parmi nous, tout se chamboule devant moi. J'ai aujourd'hui 26 ans et je suis toujours traumatisée quand je passe à Brétigny.

P: Est-ce que vous êtes allée voir un psychologue ?

PC: Je ne voulais pas, je ne parlais à personne, je ne sortais plus avec mes amis. J'ai néanmoins eu un copain. C'est ainsi que j'ai commencé à sortir.

P: Merci madame. Au revoir.

Parole au frère du défunt (J B)

PC: Je m'appelle Johnny B . Depuis la mort de mon petit frère, nous avons perdu notre moitié. J'ai le sentiment d'un déséquilibre dans notre famille. Plus rien ne m'intéresse. Quand on était en colère contre des personnes, il avait cette fibre pour nous raisonner et pacifier les conflits. Il arrivait à tous nous réconcilier. Il avait toujours des pensées positives. Il était souvent là pour ma mère, le bricolage, les courses. C'était le garçon le plus proche de ma mère. Sa perte a laissé un vide qui ne pourra jamais être comblé. J'ai appris la mort de Brandon par un ami quand j'étais à Évry. Le temps s'est arrêté ce jour-là. J'ai appris le déraillement, que mon frère était sur le quai et qu'il l'avait tué sur son passage et que son corps n'avait pas pu être retrouvé. Je n'ai pas pu aller voir mon frère à la morgue pour lui dire au revoir. Je m'intéresse beaucoup à présent à l'astrologie et à la composition humaine pour comprendre l'humain, comprendre les entités que nous sommes sur Terre. Je veux dire à Brandon de reposer en paix, je prends soin de la famille.

J'ai accepté un contrat d'avenir à la SNCF pour avoir des réponses sur l'accident de Brétigny et connaître le fonctionnement de la sécurité publique, des voyages en train. J'ai pu apprendre que la pièce qui devait être changée n'était pas accessible. J'ai terminé mon contrat. Suite au contrat, j'ai été envoyé en formation à Colombes. Je n'ai pas souhaité poursuivre car personne ne me donnait l'occasion d'intervenir sur le terrain alors que j'avais l'expérience professionnelle. C'est tout.

P: Merci Monsieur.

Parole du cousin germain de Brandon

PC: Bonjour à tous, je suis le plus âgé. Je suis son cousin germain mais je le considérais comme mon frère. On a été élevés ensemble dans la cour familiale. J'ai appris sa mort à la suite d'un appel téléphonique de Jordan. J'ignorais que mon cousin faisait partie des victimes. Je me suis rendu au domicile de ma tante. Après deux jours de recherches, il était aux funérailles d'Arpajon, il était là, allongé sur un drap blanc. Sa tête était visible, son visage était amoiché par la souffrance. J'ai demandé aux employés qu'il soit davantage arrangé. On m'a répondu que le maximum avait été fait. J'avais la lourde responsabilité au retour au domicile de ma tante, de lui confirmer. Cet été, à la suite d'une inattention, j'ai été victime d'un accident du travail, j'ai perdu mon emploi et j'ai été gravement malade. Mes parents ne connaissent pas le bonheur d'aller voir un feu d'artifice. Cette période est synonyme de chagrin. Je me suis éloigné de ma tante et de mes cousins. L'absence de B dans ces moments est insupportable pour moi. Rien ne me ramènera mon petit.

P: Merci monsieur.

APC: Après juillet 2013, j'ai cru comprendre et entendre que la famille B chez vous ? Dans quelles circonstances ?

PC: On a fait l'enterrement, j'ai décidé de récupérer ma tante et mes cousins chez moi, afin d'évacuer mais c'était chaud.

P: Et vous, vous avez vu un psychologue ? Vous en avez parlé à quelqu'un ? A votre compagne ?

PC: Non, plus à ma femme et à ma tante Je pensais que ça irait mais j'ai eu par la suite des soucis de santé et j'ai été hospitalisé.

P: Je n'ai pas compris.

PC: Aujourd'hui encore j'ai des problèmes de santé.

P: L'accident de travail que vous avez eu ?

PC: Ca et d'autres soucis.

P: Merci monsieur. L'audience va être suspendue jusqu'à demain. Fin d'audience à 12h58.

L'audience est suspendue.

P: les conclusions des parties ont été reçues. Ce matin, nous entendrons M. G, de Mme L C, T, G.

Intervention des parties civiles:

(Parole à M. D H)

Né en 1974 en Dordogne, j'ai travaillé à Paris, je me suis installé à Nantes afin de travailler à la SNCF et pendant que mes filles étaient en vacances chez mes parents, j'ai fait un tour à Brétigny. J'essaie de comprendre ce qui s'est passé. Tout petit, je voulais faire l'informatique et, né dans une famille de cheminot, être informaticien n'était pas dans la lignée. J'ai rencontré mon épouse à Paris et nous avons eu des jumelles. En 2005, j'ai eu l'opportunité de rentrer à la SNCF pour faire de l'informatique. J'ai représenté la SNCF aux Etats-Unis sur des sujets techniques sur une forte expertise. J'ai participé à de grands sujets européens, j'ai été l'architecte du système. A la suite de cela, ce projet BA qui a transformé le domaine du train aujourd'hui, il y a eu l'opportunité de travailler pour une filiale. L'histoire se poursuivait, je travaillais à la porte d'Évry, le week-end d'été.

Entendent les sirènes, pompiers demandent s'ils sont victimes ou non. Raccompagnés à la gare de Lyon, vu un psychologue, retour à la vie normale

Pour moi, j'essaie de décoder ce qui s'est passé ce jour-là avec des problèmes psychologiques. Je me souviens d'avoir été bloqué dans un paquet de ferraille. J'avais l'impression de tout pouvoir écarter d'un coup de main. Je me souviens du ballaste qui tapait très fort, laissant un bruit très fort puis le silence de mort. J'ai l'impression que cela a duré une éternité. La personne allongée à côté de moi me dit "mes médicaments, il me faut mes médicaments". On réussit à les trouver rapidement. Il y avait une fenêtre cassée, et avec deux ou trois personnes, on a décidé de sortir sur le quai. On a réussi à prendre le souterrain. Nous avons entendu le bruit des sirènes. Puis, hébétés jusqu'à l'arrivée des policiers qui nous demandent si on est victime ou non. Je ne savais que répondre. On a été accompagné vers la gare de Lyon. Après, ce fut presque brutal, un retour à la vie normal. Je me souviens d'un détail, les taxis ne voulaient pas, je me souviens avoir bu un cognac. Le lendemain matin, j'ai voulu acheter tous les journaux car ce n'était pas encore réel.

Beaucoup de fatigue, maux de tête, plus de capacité de concentration après 16h, épouse veut qu'il voit quelqu'un, psychologue de la SNCF plusieurs fois jusqu'en décembre / janvier

J'ai voulu travailler tout de suite, dès le lundi. Je suis retourné au travail et j'ai été soutenu par mes collègues. Il y avait une solidarité très forte entre les cheminots. La directrice m'a témoigné sa sympathie mais j'aurais aimé en avoir plus. J'ai éprouvé beaucoup de fatigue, des maux de têtes que je n'avais jamais eu auparavant, une absence de capacité de concentration après 16h. De plus, je dormais beaucoup. Mon épouse m'a dit "tu dois voir quelqu'un". J'ai alors vu le psychologue de la SNCF jusqu'en décembre ou janvier. Il y avait une sorte d'irritabilité. A cette époque, je ne me considérais pas comme une victime, c'est seulement au mois de novembre dernier que je m'en suis aperçu. Petit à petit, les décisions politico- commerciale me deviennent insupportables car je les appréhendais sous l'angle d'une injustice. Ma psychologue m'a dit de me focaliser sur des faits palpables. Je reviens à Paris pour mon poste suivant. Depuis l'accident, je n'avais jamais eu peur de

prendre le train sauf de passer à Brétigny. Ma psychologue m'a conseillé de surmonter cette peur mais je n'y suis pas parvenu la survoler. J'ai seulement réussi hier. Donc, de ce nouveau poste à Paris, je reprends le train toutes les semaines, ça me renvoie à la partie technique etc. et ça me paraissait insupportable. Il y a des plans sociaux à la SNCF à travers la RH etc. Il y a eu un départ définitif à travers le départ de mon équipe et je suis parti en fin d'année 2021. Je me suis dit, il fallait contacter T G , afin de comprendre. Pour moi, me constituer partie civile, c'était accuser ma famille et mes collègues. Cependant tous ont compris et soutenu mon choix. J'avais aussi peur d'être rejeté. Aujourd'hui, pouvoir m'asseoir et discuter avec toutes les parties civiles, cela me fait du bien, on y rencontre de belles humanités. J'aurais été incapable de le faire avant. Concernant les conséquences diverses et variées des périodes de fatigue et d'irritabilité, je suis passé à côté de le harcèlement de ma fille. A l'époque, j'étais fermé et je ne parlais pas. J'arrive à Paris et de nombreuses personnes m'ont témoigné leur soutien. A ce moment-là, j'accepte de leur en parler. J'ai encore confiance en la SNCF, c'est dû à mon histoire néanmoins, je ne dénie pas le fait qu'elle a commis des erreurs très lourdes. Il y a plusieurs vérités techniques mais les victimes sont là et on ne peut pas dire qu'il y a eu un truc dans le manganèse. Ça n'a jamais marché et ça ne marchera pas; merci.

Parole à Mme C C

PC : J'ai eu la chance de sortir indemne. J'étais une passagère du train. Pendant longtemps, j'ai refusé d'entretenir le statut de victime car je suis toujours vivante. J'ai réalisé il y a quelques mois comme M. H que j'étais une victime. J'ai besoin de cette reconnaissance et de témoigner en la mémoire des autres victimes qui ont enduré les mêmes difficultés que moi. Je voudrais expliquer comment le comportement de la SNCF s'est avéré être un second traumatisme en alimentant ce sentiment d'illégitimité.

P: Avez-vous été entendu par les policiers? Je ne trouve pas votre attache téléphonique.

PC: Je ne m'en souviens pas.

P: C'était en octobre 2013. Je n'ai pas trouvé d'audition.

PC : J'ai le souvenir d'avoir vu les policiers mais je ne me rappelle pas d'avoir été auditionnée. Une partie de cette journée a été rangée dans un coin de mon cerveau. Je n'avais pas prévu de revenir sur les faits mais je peux rassembler quelques idées. J'étais dans la voiture 6, celle qui était la première à rester debout avant celle qui s'est détachée.

Je me souviens avant l'accident, avoir vu un morceau de métal passer par la fenêtre, voir des morceaux tomber et voir la voiture s'arrêter. J'ai discuté avec les quelques personnes qui se trouvaient dans le wagon. Je me souviens d'être sortie sur les voies au bout d'un temps non estimé, d'avoir traversé les voies avec les autres. Nous avons été placés dans un endroit sécurisé. On était tous en état de choc, je me souviens d'éléments disparates qui semblaient absurdes : une dame qui tricotait, un homme avec la chemise arrachée au téléphone qui racontait les imprévus . Je me souviens du brouhaha incessant de la police, du bruit de l'hélicoptère. J'ai eu la chance d'avoir ma famille pas très loin, notamment ma sœur qui est venue me récupérer très rapidement. J'ai été une des premières personnes évacuées.

A l'approche du procès, j'éprouvais une colère très difficile à gérer face au sentiment d'illégitimité. Je voudrais faire comprendre à la SNCF qu'on peut s'excuser d'une erreur technique, de maladresses innombrables par la suite. Mon premier contact avec la SNCF a eu lieu le lundi où une personne m'a demandé si j'étais bien rentrée chez moi. Elle a conclu la discussion en me disant que je pouvais m'estimer heureuse de m'en être sortie, comme si c'était la fin de l'histoire. J'étais en recherche de reconnaissance de cet accident, je n'avais aucune information et ma famille m'a dit d'aller à la gare pour me faire rembourser mes billets. Je suis alors face à une autre personne qui me dit "j'ignore si je peux vous rembourser, d'autres trains ont été mis à disposition". J'ai été sidérée. En ce qui me concerne, il m'a fallu 5 ans pour reprendre cette ligne. Plus tard, on m'a demandé de faire une demande d'indemnisation à travers un questionnaire. On a ensuite reçu un nouveau questionnaire faisant état du préjudice moral, mentionnant une ITT qui devra être validée par un expert de la SNCF. C'était difficile d'en parler en dehors de ma psychologue. C'était ingérable pour moi de me confier à une personne qui serait là pour minimiser les faits. Ce qui a fait que j'ai changé d'avis, c'est que je suis restée en contact avec l'association des victimes. A chaque fois que j'entendais une excuse de la SNCF pour un retard, je le ressentais comme un coup de poignard car je n'ai reçu aucune excuse, aucune considération. Je ne pouvais pas prendre le train, le métro, tous les mouvements me paraissent suspects. Aujourd'hui, je prends le train mais c'est difficile. Ça reste quelque chose de très fort même si la probabilité que cela se reproduise est très faible. L'approche du procès a fait aussi que c'est devenu difficile à gérer. J'ai eu besoin de porter ce message, de faire comprendre à la SNCF qu'on peut excuser une erreur humaine, technique mais on ne peut pas excuser les innombrables maladresses par la suite. L'autre élément, c'est que si j'en suis là aujourd'hui, par rapport à d'autres qui ne sont pas là, je voudrais que ce témoignage mette en lumière l'expérience des autres qui ont subi des conséquences dramatiques. Je vous remercie.

P: Avez-vous bénéficié d'un soutien psychologique ?

PC: oui, après l'accident, c'est l'une des choses que j'ai faites. Je l'ai vu dès que je suis revenue à Paris et je l'ai consulté de façon régulière pendant plusieurs mois.

P: Qu'en est-il de la partie défense de santé? Votre profession?

PC: je suis chef d'entreprise.

P: Je ne l'ai pas dans le dossier, il y a une demande de préjudice de mort imminente. C'est la question que je me pose. Merci Madame.

Parole à Mme C:

PC: je suis née le 12 juillet 1991, je m'appelle N C. Mon petit téléphone noir, je venais d'avoir. Mon petit téléphone noir où je répondais à tous mes messages car je venais d'avoir 22 ans. J'avais le cœur rempli de joie. Je disais à mon père que j'étais sur le point d'arrivée qui me répondit ironiquement que ce n'était pas sûr vu la ponctualité de la SNCF. Puis, la terre s'est mise à trembler. Il y avait des bruits inexplicables. Le train est sorti des rails. Tout s'est effondré. Je me souviens de m'être accrochée à mon petit téléphone noir, je me souviens avoir hurlé, entendu des hurlements qui résonnaient dans mon cœur. Un homme m'a rattrapé par le bras. J'ai pensé que c'était là, maintenant. Je me suis dit au revoir. J'ai eu beaucoup de peine pour cette jeune fille de 22 ans. Je voyais seulement des fragments d'images. Je voulais tendre les bras pour récupérer mon petit téléphone noir. Dans quel sens sommes-nous? J'ai entendu des pleurs d'enfant, j'ai ensuite vu une femme qui avait le visage en

sang. Je m'interrogeais, je voulais savoir si le wagon allait exploser? Qui étaient ces gens qui nous regardaient ? Quelqu'un a pris les choses en main et m'a aidé à respirer. J'entends, faites la évacuer, c'est son tour. Un homme en gilet orange me fait passer vers une vitre et je me retrouve sur les rails. Je cours quelques mètres. Je me retourne. Je prends une photo du wagon couché. Je ne me crois pas mais mon petit téléphone le croira lui. Je vois des gens vivants, morts, je cours jusqu'à trouver une planque en me disant qu'on ne me verra pas. Mon petit téléphone noir est entre mes mains, à contacter, à fuir l'évidence. Je me souviens de mes parents qui m'ont retrouvés dans une pizzeria. Je voulais souffler une bougie, ouvrir mes cadeaux. C'est plus tard, que j'ai compris, est-ce moi qui ne parvenais pas à comprendre. C'est 48h plus tard, que je me suis aperçue de la douleur. J'ai été conduite à l'hôpital. Je tenais mon petit téléphone noir qui me permettait cette fois de recevoir non les joyeux anniversaires mais les messages de confort. Il me maintenait en lien avec le monde réel. Le danger, la mort, se sentaient, le sens entier de mon existence était bafoué. Les transports étaient devenus un enjeu impossible. Le sens de mon existence était ébranlé. Au nom de quoi avais-je survécu ? Je luttais, je résistais, il fallait que je mobilise tous les moyens pour rentrer dans un processus de résilience. Le long combat commence. 9 mois après consolidation, je me suis achetée un nouveau téléphone plus noir, plus gros mais je conserve l'ancien que je garde comme une preuve. Je ne suis pas morte mais j'ai perdu une partie de mon existence. Je suis désormais mère mais j'ai peur de laisser ma fille prendre les transports car qu'en n'est il dès autres chemins de fers. La mémoire du corps garde des secrets tellement précis. Progressivement, j'ai repris le train Paris-Limoges le 25 novembre 2019 où j'étais enceinte. Je ressens tout, je ressens les secousses plus intensément. Je vais voir un contrôleur pour me rassurer mais ce soir, la contrôleuse n'a pas su le faire et a confirmé mes raisons de m'inquiéter. Je ne peux plus prendre le train, je sursaute au moindre contact, je suis devenue la chiente qui ne supporte plus le moindre bruit. C'est en contradiction avec mes valeurs, à l'heure où il est indécent de prendre sa voiture. Je ne vous fais plus la liste des documentaires, films proscrits. Lorsque je suis fatiguée, les cauchemars reviennent. Mon corps est fragile même s'il n'a pas subi de fractures ou de coupures. Je le chéris d'avoir tout encaissé. Maintenant, à chacun de mes anniversaires, je reçois une commémoration, je leur fait faux bond. Je préfère fêter mon anniversaire, je choisis la vie. Une partie de moi reste avec ces gens. Une partie de moi se demande toujours pourquoi je ne suis pas avec eux.

P: vous avez une entorse à la cheville?

PC: oui, j'ai été blessée qui s'est transformée en Arthrose. Mon corps est rouillé.

P : Merci.

Parole à M. N

Madame le Président, avant d'évoquer la personnalité de D G , permettez-moi de revenir sur les circonstances de sa tragique disparition ce vendredi 12 juillet 2013 à 17h11 comme l'indique sa montre... En cette veille de week-end du 14 juillet qui s'annonce estivale et propice aux retrouvailles familiales nous avons l'un comme l'autre, mais chacun de notre côté, rejoint avec empressement ce train Intercités 3657 à destination de Limoges...

...lui de retour d'une réunion sur la journée au siège parisien d'Imerys,

...moi de retour de quelques jours de mission sur l'un de nos établissements de la région parisienne.

Comment imaginer à l'instant de cette rencontre fortuite et heureuse sur la plateforme située à l'avant de la voiture « 6 » que presque onze années de vie professionnelle passionnante partagées avec Dan

vont s'achever dans *un fracas de fer et d'enfer*.

Pour moi, le ciel s'est à nouveau éclairé devant une montagne de ferrailles enchevêtrées, je suis allongé sur le quai, proche de moi une jeune femme le visage couvert de sang. Dès mes premiers clignements d'œil, les secours s'affairent, je suis paralysé du côté droit et j'ai la désagréable sensation d'avoir perdu beaucoup de dents, des douleurs de toutes parts, mais je vis et j'ignore que « mon pronostic vital est engagé » vu mes plaies au visage et au cuir chevelu.

Je vous épargne le détail des séquences suivantes entre le hall de la gare de Brétigny-sur-Orge et la salle des urgences de La Pitié-Salpêtrière ; mes pertes de conscience fréquentes au cours de ce transport ont altéré mes souvenirs, curieusement il me reste l'image des toits de Paris vus d'hélicoptère sous un ciel d'été, c'est très beau !...

Je n'ai plus de notion d'heure, après le passage au scanner...rassurant, je vais pouvoir prévenir les miens et alerter Imerys de ma situation. Aux souffrances physiques va s'ajouter l'angoisse d'avoir des nouvelles de Dan avec les appels incessants aux urgences de collègues pour savoir si Dan était avec moi et dans quelle voiture nous nous trouvions...

La réponse vous la connaissez...

Ces quelques minutes de trajet restent à jamais gravées dans ma mémoire ainsi que notre conversation sur le week-end en perspective, mais aussi et surtout, les projets à venir pour l'équipe qu'il dirige depuis sa création début 2003, date à laquelle il a été promu Directeur Géologie et Planification Minière du Groupe Imerys.

C'est à cette époque que nos chemins professionnels se rejoignent ; outre notre passion commune pour la géologie et l'exploration minière, j'ai très vite apprécié, comme tous ceux qui ont eu le privilège de faire partie de son équipe, son engagement, son courage, son intelligence et ses indéniables qualités humaines au nombre desquelles je retiendrai : l'écoute, la bienveillance et les encouragements qu'il savait prodiguer dans les moments difficiles.

Vous pouvez imaginer quels furent l'angoisse d'abord, puis la stupeur à l'annonce officielle de sa disparition pour toutes celles et ceux qui pendant 48 heures avaient cherché à obtenir de ses nouvelles alors qu'un média télévisuel (M6) avait annoncé, dès le lendemain, son décès, photo de son profil LinkedIn à l'appui.

Pour Suzanne, son épouse, ses enfants et petits-enfants ce fut et cela restera à jamais une immense perte, vous l'avez déjà entendu et certainement mesuré...

Mais je voudrais témoigner à quel point ce fut aussi un choc dans le groupe Imerys où D était très apprécié et plus largement au sein de la profession de l'industrie minière où il assurait d'autres engagements.

Pour les membres de son équipe, ce fut bien au-delà de la sidération évoquée par quelques témoins à l'annonce de la catastrophe, certains d'entre eux ne s'en sont jamais vraiment remis et *in fine* l'équipe basée à Limoges a été priée de migrer au siège à Paris.

Pour les collaborateurs du groupe à travers le monde (près de 16 000) informés des circonstances du décès de Dan par une note du PDG du groupe ; ce fut

l'immense tristesse de ne plus revoir celui dont ils appréciaient tant les compétences et l'humanisme.

Pour l'École Nationale Supérieure de Géologie de Nancy, permettez-moi de citer les mots du Directeur au lendemain de la catastrophe :

« D G était une personnalité très impliquée dans la vie de notre école. Il avait rejoint le conseil d'école en 2001 ... et était l'un des membres les plus assidus de ce conseil dont il avait pris récemment la vice-présidence. Son expérience internationale avait fait de lui l'un de nos meilleurs ambassadeurs, vantant de par le monde notre modèle de formation. Depuis quelques mois, il animait avec talent la commission Géol-Top10 chargée de réfléchir à l'avenir de l'École. Il s'apprêtait à profiter de sa retraite professionnelle pour s'investir encore davantage auprès de l'ENSG et de façon plus globale, dans la formation pour l'industrie des matières premières minérales... » . Cet engagement de Dan dans l'éducation et la transmission des savoirs en Géosciences, sa famille a décidé de le poursuivre en ouvrant un fonds destiné à recueillir les dons faits en sa mémoire, pour aider des étudiants en situation financière difficile, à poursuivre leurs études à l'ENSG. **Géologue exerçant de très hautes fonctions** dans un groupe leader mondial dans les minéraux industriels, Dan a été appelé à voyager fréquemment dans les très nombreux pays (pas moins de cinquante répartis sur les cinq continents) où le groupe déploie des activités extractives et dans des contrées souvent reculées offrant des moyens de transport parfois rudimentaires...

Quelle monstrueuse ironie que cette fin tragique en région parisienne dans un pays qui a inauguré la grande vitesse sur rail et détenu jusqu'à récemment le record mondial.

Je suis monté à trois minutes dans le train. J'ai passé un coup de fil et avant de me lever, j'ai posé mes affaires et mon roman que je n'ai jamais retrouvé. C'est M. J L M qui a retrouvé mon livre "Si c'était à refaire" de Marc LY . D est monté à la dernière seconde, il est arrivé devant moi. Lui, était dans le sens de la marche du train et moi, dans le sens imposé. Avant ma perte de connaissance, il reste deux images dont la transpiration, le service à bord qui nous a servi et D avait réglé. J'ai ouvert la bouteille et je me suis dit que cela m'a sauvé la vie, car j'ai lâché un truc, je n'ai jamais pu déboucher cette bouteille. J'essaye de rentrer en contact visuel avec DAN mais je ne l'ai pas vu.

P: Vous avez en arrêt de travail, jusqu'en novembre 2013?

PC: oui, 3 mois, avec un soutien psychologique jusqu'au mois de décembre.

P: Vous avez ramené votre billet?

PC: Oui,

Il montre son billet électronique : voiture 2, place 85.

P: Vous ne faites pas de demande?

PC: Non. Je suis arrivé 3 minutes avant le départ du train. J'ai déposé mes bagages dans le parc, mis son livre sur le siège occupé. Dan a réservé son train à 18h. Il est monté dans ce train à la dernière seconde. Nous étions tous deux transpirants. Le service à bord est passé pour donner des bouteilles d'eau. Je n'ai jamais remis le bouchon sur la bouteille. Le quai était monstrueux, le ciel outrageusement bleu. Il y avait une montagne de ferraille. Comment ai-je pu m'en sortir ? Les blessures physiques finissent par s'estomper mais pas les blessures morales qui doivent être traitées jusqu'à la fin.

Parole à Mme GERO/ CHERAUT (en reprenant le texte de la victime)

J'ai 46 ans, je suis assistante médicale aux hôpitaux de Paris. Je reprends la parole aujourd'hui afin de faire comprendre cette souffrance qui est la mienne depuis 9 ans mais au fond, que dire? ai-je le droit de me sentir mal par rapport aux autres victimes? suis-je légitime pour cela? Le vendredi 12 juillet 2013 comme beaucoup de voyageurs, '' je me dis chic, c'est le week-end, tu as pu partir tôt''. Un agréable trajet s'annonce. J'ai terminé ma semaine en "navetteuse" (Ceux qui ne connaissent pas il s'agit des usagers de province au quotidien de la SNCF). Plus qu'une semaine et c'est les vacances. Seulement voilà, sur le trajet vers la gare d'Austerlitz, j'apprends qu'une amie proche nous a quitté la veille. Mes pensées vont donc vers elle tout en montant à bord du train, lorsque je m'installe. La semaine a été difficile sur le plan du travail. Je me pose à la première place venue. En voiture 4, malgré mon billet en main. Je me rends compte aujourd'hui que cette place où je me suis installée au départ doit correspondre d'après les descriptions entendues dans ce tribunal, à celle occupée par la Maman de Florence. Il faut dire que c'est stratégique. Ce placement pour la sortie en gare de Châteauroux. Je sors mon magazine et commence à me détendre. Quelques minutes plus tard. Je me dirige vers la place indiquée sur mon billet. La personne ayant la véritable place où je me suis installée est arrivée. Je suis donc allé à ma place. Voiture 6 places 68. Le train commence son parcours. Entre 2 articles, je ne cesse de penser à mon ami disparu, puis survient le moment fatidique qui me ramène à la réalité. Je sens un freinage d'urgence comme si on pilait. Seulement là, le cerveau se met en mode réflexion et se dit non, ce n'est pas ça, le freinage est trop long, il y a sûrement un obstacle sur la voie. Je n'ai pas senti la Cour du déraillement comme certains passagers ont dit, puisque mon esprit vagabonde vers mon ami.

Puis nous nous arrêtons. On se regarde tous sans rien comprendre à cet arrêt brutal. On commence à se dire que quelque chose cloche lorsqu'on voit le personnel munis de leur gelée orange sortir des différents locaux en courant à toute vitesse. Sans parler de cet énorme nuage de poussière. Nous sommes disciplinés, nous attendons les mots du contrôleur sur la raison de ce taré ainsi que les instructions à suivre. Seulement un petit problème, ces mots ne viennent pas. Ensuite, je vois tous ces gens avec bagage ou pas, pleurant, criant, hagard, perdu. Accompagné du personnel pour les mettre en sécurité, nous sommes invités à descendre et à nous rendre sur le bord des voies. Chacun est donc comme il peut, son voisin, en portant un sac ou en tenant la main d'un enfant pour l'aider à traverser pendant que sa maman porte les valises. Au bout de quelques minutes, tout en observant le train arrêté face à l'année, je réalise qu'il y a un souci, il manque 3 wagons. Où sont-ils ? Je me fais la remarque à voix haute et là quelqu'un derrière moi me dit '' *Oh, mais ils se sont juste décrochés, ils sont dans la campagne*''. Je me dis okay, ils vont raccrocher et nous pourrons repartir. À ce moment-là, je ne réalise pas encore ce que j'ai sous les yeux, je me dis qu'il n'y a pas de raison de douter des propos de cette personne.

Seulement encore un souci, le wagon devant mes yeux, un autre train que l'on voit arrêté à quelques mètres de notre locomotive. Là, les neurones de mon cerveau de blonde se mettent en action en se disant que ce n'est pas que ce n'est pas normal. Puis la rumeur parmi la foule, commence à arriver (informations télévisées ou pas) concernant des personnes blessées ou bien décédées. Je me dis que ce n'est pas possible, que ce n'est pas vrai. Lorsqu'un agent de la SNCF passe et confirme mes propos d'un signe de tête et d'un regard désespéré, je commence à comprendre la réalité de ce que l'on a sous les yeux, même si l'on ne sait pas vraiment ce qu'il se passe sur l'autre partie du train, on commence à décrocher en mode survie. Les images que l'on a juste sous les yeux paraissent tellement irréelles, tellement inconcevables. J'ai commencé à prendre la mesure de l'ampleur de la situation lorsque j'ai vu un médecin du SAMU courir vers les victimes. Tantôt les énormes quantités de moyens, de véhicules de secours présents sur place. Ensuite, progressivement, les différents

personnels de la gare, des secours s'occupent de nous, parant aux plus urgents, comme ils peuvent, face à la situation. Dès ce soir-là, ils ont mis en œuvre la possibilité de rencontrer quelqu'un pour parler de ce que l'on vit. Les différents intervenants ont essayé de nous protéger des curieux très malsains, intrusifs, voire agressifs, présents autour de nous. Il est mis en place progressivement, une prise en charge à travers soit un café, un soin pour ceux qui en avaient besoin. Une parole réconfortante. La soirée avance, on s'est mis en place. Nous n'allons tout de même pas rester sur place. Tout en patientant notre tour pour le retour, je me suis mise à observer ce qui se passait autour de moi et là, la colère a commencé à monter lorsque je me suis rendu compte de la présence de caméras, nous filmant à notre insu ou bien en étant présent sur les balcons des habitations. Le plus choquant pour moi a été de voir les badauds filmer avec leur téléphone les différentes situations sous leurs yeux, surtout lorsqu'une victime est passée devant nous sur un brancard branché de partout, son état nécessitait une évacuation par hélicoptère par les services de secours.

C'est une intrusion, je l'ai vécue comme une pression, comme un manque de respect face à ce que l'on vivait. En parallèle à cela, je me suis mise en mode survie. Il a compris bien plus tard grâce aux séances avec ma psychologue, lorsque je suis nerveuse ou bien lorsque je ne sais pas trop comment réagir par rapport à une situation. Je raconte des bêtises en tentant de rire. Je me suis tout de même fait la remarque en me disant "tu n'as pas honte de dire toutes ces bêtises face à toute cette horreur ?" J'ai par la suite compris que c'était mon moyen de me protéger.

Je tiens à remercier toutes les personnes qui se sont occupées de nous ce soir-là, que ce soit le personnel de la SNCF, les services de secours (pompiers, sécurité civile, forces de l'ordre, les habitants du quartier, etc). Eh oui, il y a tout de même eu des personnes humaines qui nous sont venues en aide sans rien attendre en retour, tellement touchés. Ce qui s'est passé, fermez la parenthèse. Je tiens également à remercier la bienveillance d'une équipe de télévision qui s'est mise à notre portée avec des mots, des gestes. Ils n'ont pas été intrusifs, bien au contraire. Avant de partir de cet endroit enfin rentré chez nous, je l'ai vécu comme un soulagement. J'ai pu enfin me poser, me mettre dans ma bulle le, le ton du trajet de retour. Lorsque nous sommes enfin arrivés à destination, toute une équipe attendait, que ce soit la SNCF, une équipe médicale, pour nous accompagner, que ce soit sur le plan logistique ou bien pour une prise en charge médicale ou encore morale. Je préfère passer encore une fois la présence journalistique avec la caméra en pleine figure. On a 1 heure tardive alors que l'on ne souhaitait qu'une chose, c'est enfin pouvoir rentrer chez nous une fois rentré, me posant quand même des questions par rapport à ce que l'on venait de vivre. J'ai regardé un peu les informations, là tu mesures encore un peu plus la gravité de la situation. Au lendemain, j'ai pu mesurer la bienveillance, la compassion de personnes de mon entourage, les professionnels surtout. J'avais reçu des tonnes de messages me demandant comment j'allais ou bien pour simplement parler. Certains ont même voulu venir me chercher ce soir-là pour ne pas être seul et surtout pour ne pas rester sur place plus longtemps. Je suis retournée travailler dans les jours qui ont suivi. Je ne souhaitais pas rester à la maison à broyer du noir. J'étais à quelques jours seulement de mes vacances d'été. Durant cette période, j'étais physiquement au travail, mais mon esprit n'y était pas. Malheureusement pour mon service, je n'ai pas eu la même productivité que d'habitude. Ils ont été forts compréhensifs, face à ça et je les remercie.

Je n'ai pas craqué tout de suite. Ce furent quelques semaines plus tard. Là, je me suis dit que je ne pouvais pas rester comme ça, notamment à pleurer tout le temps. J'ai alors commencé un long processus à travers les séances de soutien psychologique. J'ai mis des semaines à me dire et à comprendre que je suis moi aussi une victime. Malgré l'absence de blessures physiques. Ces séances m'ont fait beaucoup de bien. J'en ressortais souvent épuisée avec un énorme mal de tête. Je ne vous parle pas non plus des nuits sans sommeil à revoir certaines images en boucle ou bien à me dire

pourquoi eux et pas moi ? Les boucles d'angoisse nous empêchant de respirer sans que l'on comprenne ce qui nous arrive, le fait de pleurer tout le temps, faisant vivre parfois un enfer à notre entourage, même si c'est de manière inconsciente.

Si je peux le dire, il a fallu reprendre une routine quotidienne. Les vacances étant terminées, il fallait bien retourner au travail. Malheureusement, vu notre parcours géographique (Châteauroux-Paris), je n'avais pas le choix que de repasser par ce sinistre endroit, en train. Pendant plusieurs semaines, nous passions au ralenti à cet endroit. Je cherchais systématiquement du regard l'endroit fatidique du quai où il y a eu tant de drames. Pendant des mois, j'ai pu y voir les wagons incriminés, plus ou moins protégés par des bâches, pas de sécurité autour. Nous sommes en droit de nous demander si ces wagons n'ont pas été visités ?

J'ai donc repris ma "routine quotidienne". Un jour, lors du trajet retour, nous avons dû faire un arrêt inopiné en gare de Brétigny sur Orge afin de porter secours à une personne. Nous nous sommes arrêtés sur le quai n°1. Imaginez dans quel état de stress et de panique je me trouvais. Heureusement que j'avais des "collègues de train" (navetteurs eux aussi) afin de m'aider à prendre sur moi-même si cela a été très difficile. Je ne voulais pas embêter encore plus le contrôleur qui était déjà bien occupé.

Imaginez ce que cette catastrophe a laissé comme impact, même de façon sournoise au quotidien 9 ans après. Le simple fait que l'on passe sur un trou sur la route. Là, ça me ramène directement au jour de l'accident avec tout le ressenti et les conséquences qui vont avec. C'est une crise de panique qui s'annonce. Le bruit lors de certains chocs anormaux te ramène à ce jour-là. Heureusement et je les en remercie beaucoup. Les contrôleurs sont compatissants face à ma réaction dans ces situations.

A force de voyager au quotidien, nous croisons régulièrement les mêmes agents qui connaissent la problématique. Auparavant, je ne supportais pas de voyager à l'inverse du sens de la marche. Maintenant, je ne voyage plus que comme ça, à l'envers pour parer les brusques freinages. Vous avez évoqué le fait que s'il y avait des anomalies sur la ligne, les différents agents vous le feraient remonter. En l'occurrence, il n'y en n'a pas puisque vous n'avez pas eu d'informations de la base dans vos archives. Eh bien, c'est faux. Les contrôleurs et conducteurs ne cessent de vous faire remonter mais sans aucune réaction pour y remédier. Les chocs, le fait que ça tape, je le vis au quotidien, même bien avant cette tragédie. Cela fait bien longtemps que tu as intérêt à te dire cramponner lorsque tu te déplaces pour aller aux toilettes. Il faut même oublier de transporter le café d'un wagon à l'autre, sinon le voisin est ébouillanté. On est tellement ballotés qu'on ne tient plus debout.

Je souhaite dire également que je remercie les 2 conducteurs ce soir-là. Ils nous ont évité une catastrophe. Chaque fois que je revois certaines victimes, lors de certains événements (cérémonies et autres), j'ai la boule au ventre. Mon cœur se serre tellement que j'ai mal pour eux d'avoir perdu un proche. Je me sens coupable d'être encore ici et pas eux. Coupable dans la légitimité de ma douleur parce que je considère que les victimes ayant perdu un proche sont plus légitimes que moi dans la douleur. Aujourd'hui, je suis comme beaucoup de victimes, très en colère car de responsable on passe à non coupable de plus rien du tout. De qui se moque-t-on ? il y a bien un donneur d'ordre, des personnes chargées d'exécuter et quelqu'un pour vérifier que c'est fait. Dans mon domaine d'activités, la transfusion, nous aussi nous avons des procédures. Nous les respectons à la lettre. Le jour où il y a un manquement, je peux vous assurer que c'est l'agent de base qui a commis l'erreur, plus ou moins critique, qui en subit les conséquences. Notre hiérarchie ne déroge pas, ne nous octroie pas de passe-droit. Donc, aujourd'hui assumez vos actes ou vos manquements.

(Ici, la victime regarde les prévenus) N'essayez pas de nous embrouiller en vous retranchant derrière vos process qui sont incompréhensibles. Enfin, pour terminer je m'adresse à vous surtout, messieurs les représentants SNCF et RFF. Certes, vous nous parlez de cette dette qui est colossale pour vous. Cependant, il y a bien des budgets décidés au niveau régional ou national en ce qui concerne les transports. Que fait-on de cet argent ? Au lieu de tout reposer sur le TGC, pensez un peu aux autres lignes et aux autres voyageurs qui vont avec. En ce qui concerne la sécurité dont il est question ici, ça ne devrait même pas être discutable. Pour reprendre une phrase entendue durant la pandémie, la sécurité ça devrait être "quoi qu'il en coûte, la priorité". Seulement, j'ai le sentiment que c'est le cadet de vos soucis, que vous n'avez tiré aucune leçon de cette catastrophe afin que cela ne se reproduise pas. J'espère sincèrement que cela ne se reproduira pas mais au vu de ce que je vois au quotidien, cela me paraît peu probable et malheureusement, je crains que cela ne se reproduise un jour.

P: Merci Madame. Qu'en n'est-il des CPAM ? Messieurs les prévenus, vous avez droit à la parole avant les plaidoiries des conseils.

Assistant de Me MY : Entre le 1er et le 3 juin nous avons reçu de nouveaux écrits avec au total, 82 jeux de conclusions et les 7 reçus. Tout cela pour vous dire que la SNCF n'aura pas le temps matériel pour répondre à l'ensemble de ses demandes et sollicitera un envoi sur ces intérêts.

P: il y a des demandes anciennes?

A Me MY : oui tout à fait sur d'autres postes de préjudices, pour un certain nombre de demandes.

P: A l'heure actuelle, nous attendons environ 89 demandes supplémentaires au vu de nos estimations. Que fait le cabinet ?

A Me MY : Il fait ce qu'il peut. Le sens de cette intervention était de sensibiliser le tribunal sur le fait que pour les demandes auxquelles, ils n'auraient pas été entendu, il y aura un renvoi.

Me V. : j'ai entendu que les confrères de Me C avaient communiqué les conclusions que je n'ai pas reçu.

P: A priori, le tribunal l'a reçu à 8h.

Me V. : c'est un gros préjudice.

P: Mme C n'est pas en mesure de chiffrer cette créance, idem pour madame I. S'agissant de M. B, il est indiqué qu'il demande de recevoir en son intervention et de condamner la SNCF à 275.000 euros. Il a été demandé à M. W de payer 6000 euros, 210.000 euros pour Mme C. Pour les autres assurés sociaux, réserver les droits de Mme C. Concernant M. Il sollicite la condamnation de la SNCF, de M. W la somme de 267000 euros correspondant à la créance provisoire ainsi qu'une somme de 1014 euros. Pour M. B, la CPAM indique que les droits sont réservés. La caisse de prévoyance de notaires est intervenue pour M. D et sollicite de recouvrer sa créance pour le montant de 263 euros, Et la caisse des industries pour M. M et Mme. M. Le montant s'élève à 53.83 euros. Elle indique avoir été désintéressée de sa créance.

Parole à Mme T:

PC: Je reviens d'un grand voyage aussi loin. Depuis mon retour, quelque chose ne va pas. J'ai même cru devenir folle. Quelque chose persiste, je me sens comme morte de l'intérieur, avec mon amie, nous devons nous retrouver à Limoges pour une fête. On a insisté pour que je vienne. Je ne voulais pas, je ne me sentais pas très bien. On m'a demandé de ramener des boissons. J'ai pris une guitare,

des buvettes, j'ai prévu d'utiliser une technique pour ne pas payer mon billet, expliquer que je n'ai pas pris mon billet. L'heure du départ approche, il n'y a pas de place attitrée, j'ai 21 ans, je me pose à l'arrière du wagon n°4, je dépose mes bagages, il y a un chat en cage en plastique. Une jeune femme vient me voir en me demandant si le miaulement de son chat ne me dérange pas. Le train démarre et de temps en temps je fais de petits signes à l'animal, je suis contente de mon compagnon de route. Le courant passait bien entre nous. J'ai énormément de mal à me relier avec les gens. L'impression de recevoir une vague de chaleur, ça fait un peu bête. Le train n'est pas nécessairement un lieu de rencontre mais un lieu où l'on se croise sans prêter attention. Je sens une vibration après quelques heures à peine. Une secousse. Je ne lis pas le livre. Je suis dans mes pensées assez sombres. Comment vais-je sortir de cet état, cet état qui me fait peur ? Et là, sensation d'horreur. Je me dis, ce n'est pas vrai, ça n'arrive que dans les films. Ah bah voilà, la mort frappe à ta porte. J'ai du mal à ressentir ce qui se passe. Je ne crie pas. Une trentaine de secondes peut-être mais j'ai l'impression que ça dure une éternité. Je me suis protégée. Je me concentre sur le chat, je me suis retrouvée debout, avec un pied au sol. Je n'arrive pas à grand-chose, je n'ai pas l'impression que je vais mourir. Tout au long, je me dis que ça va passer et que le wagon ne va pas basculer. Le chat a disparu, sa cage a dû chuter sous les bagages. Le train s'arrête enfin, le chat est agrippé au mur, il est arrivé à s'en sortir. Je ne sais pas le temps qui passe. Il y a de la fumée qui s'échappe tel un champ de ruine. J'essaie avec la porte du haut, je parviens à l'ouvrir, soudainement, l'air qui s'engouffre. La voix blanche, je me dis tout bas, "j'ai ouvert la porte, tout le monde peut sortir". Je ressens le besoin d'aller aider. Tout d'un coup, les gars de la SNCF arrivent en gilet. Très vite, ils me disent attention, un autre train va peut-être arriver. Malgré mon avis d'aider, j'obéis. Je prends le chat, avec un ou deux sacs et je sors. Il y a trois ou quatre rangées. Je croise une dame affolée avec ses deux fils et qu'elle a tout vu. Je lui mets le chat dans ses bras en espérant que ça la calme. Je prenais le soin de rechercher mes bagages. Les gens commencent peu à peu à sortir du wagon. La propriétaire du chat a mis quelque temps à sortir. Je me suis rapprochée du wagon, je lui ai crié "j'ai ton chat" et me répond "et toi, ça va?". On a passé l'après-midi ensemble. Depuis l'arrêt du train, comme un calme plat. Je me suis dit ça avec 10 ans de distance. Je crois que Manon m'a indiqué qu'il fallait vivre, vivre. Dans la vie, je me suis dit, c'est la partie la plus intéressante. Quand elle a appris que je faisais du théâtre, elle m'a dit "wahou, on fera des projets ensemble". Entre le moment de l'arrivée, je voulais retourner prendre mon sac mais un pompier ne me laisse pas passer. M est partie vers la Dordogne. Je suis allée à Limoges. J'ai fait le récit tellement bien que je me suis fait engueuler de n'avoir pas informé plutôt. Je suis revenue en covoiturage de nuit avec un type qui a failli m'agresser. J'ai par la suite appris qu'il y a eu un décès, qu'une femme s'est retrouvée la main arrachée. Avec M, nous nous sommes retrouvées à la fin de l'été, nous nous sommes revus, et nous avons parlé au téléphone. De mon côté, j'avais la sensation de retourner à l'école. A un moment, M m'a rappelé que parce qu'elle avait discuté avec des gens, elle se demandait s'il fallait porter plainte ou non. De mon côté, je me sentais dépasser, je n'arrivais pas à le contextualiser, je ne parvenais pas à me faire une place. J'ai oublié de dire au début que nous ne voulions pas porter plainte et que nous tenterions de ne pas être procédurales. Et finalement, nous ne nous sommes pas revus, la vie s'est reproduite. La période était assez délicate pour moi. J'avais commencé à me dissocier bien avant les faits. Presque 3 ans plus tard, M m'appelle pour me proposer un projet, en tant que comédienne pour moi. Nous organisons un café qui fera l'objet d'audition et qui met en scène le projet "la maison de Matriona" d'un auteur russe. Elles décident de me prendre, en janvier 2013, nous nous retrouvons en résidence, dans un château. Aucune d'entre nous deux n'avait réalisé qu'au milieu de la scène, survient un accident de train qui tue l'acteur principal. Le chat de M décédera quelque temps plus tard. Nous avons travaillé jusqu'en décembre 2018. Depuis 2 ans, j'ai eu la sensation qu'il fallait s'engager d'avantages pour que les choses prennent toutes leur teneur.

(La victime lit un passage de la pièce. Elle a exprimé sa volonté de chanter mais il lui a été interdit de le faire).

P: Que faites-vous aujourd'hui? Avez-vous eu un suivi lié à l'accident ?

PC: je n'ai pas eu de suivi. Je pense que j'ai minimisé et je ressentais en étant au procès, que c'était toujours présent, et non réparé.

P: Vous avez reçu le courrier du cabinet pour la convention?

PC: Je voulais en fait, faire un parallèle entre la question des normes et des larmes, le réel et le vivant et par rapport au fait que nous ayons eu un écho avec cette pièce de théâtre. J'ai mis 10 années à le trouver. Pour vous dire qu'on sort du cadre de notre société, des choses sont admises dans notre société. J'ai été connectée à cette route.

P: Vous n'êtes pas suivi actuellement. Vous constituez-vous partie civile ou pas ?

PC: Oui, je me constitue partie civile. J'ai déposé mon dossier il y a quelques jours. Ça a pris beaucoup de temps

P: Pourquoi?

PC: pour me constituer partie civile.

P: Il faut chiffrer votre préjudice.

PC: J'avais accepté la convention. J'ai perçu quelque chose et je me suis dit presque 10 ans plus tard, je crois que je n'aurais rien accepté aujourd'hui. Je voulais demander un renvoi pour pouvoir me faire réexaminer par un psychiatre. Je voudrais également, une somme qui puisse me permettre de mener à bien mon spectacle.

P: Ah, mais vous étiez dans le train qui s'est divisé en deux?

PC: je pense que j'étais avec eux.

P: Merci madame T. Souhaitez-vous avoir la parole messieurs (en s'adressant aux prévenus).

Parole à Me B

Me B : j'ai l'honneur de défendre les intérêts des parties civiles. Cette dimension hors normes nous invite à une humilité vis-à-vis des victimes qui ne sont pas des syndicats et de militer par rapport à la matière qui est complexe, exigeante. A titre principal, je ne sais pas ce qui a causé l'accident. Je suis comme vous, obligé de me rapporter aux experts. Lorsque ceux-ci se contredisent, je fais un arbitrage. Je me dis également qu'un expert qui doute est toujours plus crédible qu'un expert qui vous paraît sérieux dans sa démarche. J'essaie d'avoir cette humilité. La fédération a son mot à dire en défendant l'intérêt collectif notamment son rôle. Lequel consiste en la protection de l'intérêt L2103-3 du code du travail qui reconnaît la possibilité au syndicat d'exercer ses droits. Un arrêt du 26 octobre 1967 s'inscrit dans cette optique, puis le 11 octobre 2005 cité dans nos écritures. Dès lors qu'un travailleur est mis en danger, on doit le défendre afin de préserver sa santé. La constitution en partie civile ne paraît poser aucune difficulté. Ce collectif de travail n'a pas eu de compassion. Lorsqu'on entend ce qui se dit, j'ai du mal à le croire. Ces mots-là sont en incohérence. Je doute de la sincérité, du respect de la SNCF envers ses salariés lorsqu'on a des réflexions tout à fait désagréables. J'ai beaucoup de mal à y croire. Après l'intervention de M. S, la seule chose qu'on a entendu, est selon moi, il y a une contradiction à dire que M. S est incompetent. bien évidemment, on a une notion qui est contraire. Ce refus de vouloir débattre à cette problématique. Mon travail, c'est de parler du travail tel qu'il est; manifestement, les prévenus n'ont pas voulu venir car j'estime qu'il n'y a rien à dire malgré les moyens factuels. On va avoir une vérification de ce rapport qui sera idéologique. Il faudra souligner le processus inclusif à travers un CHPC qui L 4614-12 a demandé et dans ce contexte; l'employeur est représenté. Des réunions ont été préparées dont la préparation des expertises du 18 juillet 2013 ou de la direction du 31 juillet 2013. Il y a eu deux autres réunions préparées, dans ce processus. Enfin, une expertise a eu lieu. La seule chose faite par la SNCF est un dossier qui, à mon sens, n'a pas de rapport. D'ailleurs, on a une réponse assez salée D 7969 où les séances de travail faites par la SNCF (lecture de la côte). Pourquoi la SNCF fait ce rapport? Parce que la méthodologie de ce rapport est différente de ce qui est rendu dans le processus judiciaire. Lors de ces entretiens, il y a la parole des employeurs, c'est normal tout à fait compliqué de parler du dysfonctionnement. C'est quelque chose qui est très compliqué pour un salarié. La préservation de ces paroles me semble rétrospectivement légère. On avait des équipes qui étaient dans l'embarras. La seule explication possible est l'action de la SNCF. Vous devez rester dans un devoir de réserve. Donc, pour revenir au processus du rapport, la méthodologie est transparente et ces éléments font du rapport, un fondement fiable. Je ne vais pas vous le dire en long et en large. Le rapport nous dit que la conviction selon laquelle fait (...), que le contrôle exercé par la SNCF a plusieurs effets. Il y a ce mouvement. On renonce à cette prévention pour aller sur le terrain de la prévention. Vous avez une augmentation de la charge de travail, ce qui fait que tous les jours, en travaillant plus, on va travailler pour rattraper des retards. En ce qui concerne le travail de maintenance, il n'est pas productif. Ce sous-effectif est également clair à partir de chiffres. On a entendu des dirigeants dire plein de choses. Un mouzin ne pourra pas remplacer un agent, on a besoin de gens. L'autre chose c'est qu'on n'arrive pas à faire. Est-ce que la SNCF a fourni des efforts sur les conditions de travail, les modes de vie. C'est donc moins attractif. Le point du rapport sur l'évolution des compétences, vous avez des effets. Il y a aussi le voyant matériel notamment avec la création d'infra logue sur la qualité du matériel qui va permettre de s'apercevoir des aspects inefficaces. On a des choses qui vont au-delà des référentiels. On a passé une journée et demi sur l'architecture des référentiels. Il me paraît évident que si un tribunal met un jour et demi à

comprendre le processus, cela montre sa complexité. Finalement, on est arrivée, à une conclusion, celle de l'existence d'une confusion. Enfin, la perte du sens au travail, ça a été documenté par le rapport ATEIS. C'est aussi, très important. Tous ces éléments contribuent à démontrer les actions directes ou indirectes de la SNCF. On va faire le pari sur de tels appareils, sur la possibilité ou non d'effectuer la même activité, ce n'est pas possible. On ne fait pas de pari avec l'ADN parce que, au final, le bilan de ces petits compromis n'est rien d'autre que culturel. C'est dommage parce qu'il y avait eu un début de reconnaissance avec M.P. Cette responsabilité morale est la responsabilité de la SNCF qui est effective. Cela montre tous les éléments qui ont été évoqués. La direction se dit que des alertes du rapport ATEIS demande la direction (page 96-97). Les différentes alertes au premier rang desquelles, s'ouvrent à de nombreuses reprises, plusieurs manières sur ce qui s'est passé sur ce secteur-là. Vous avez eu 9 alertes en janvier 2012. En juin 2011, 2012, l'enjeu était autre. Le 30 janvier 2012 sur la région SNCF rive gauche, une remise en état de piste. Il y a une forme de repli. La direction dit implicitement "on a fait mieux avec moi".

Il y a une responsabilité morale infinie, semble-t-il. Je ne comprends pas comment on arrive à avoir ce raisonnement-là. Par cette responsabilité, il faut entendre qu'on prend une décision sans assumer les conséquences de cette responsabilité.

On essaie de vous donner un chiffre. On a évalué la désorganisation du travail pour les salariés après ce drame. On demande un euro symbolique... On peut parler de la valeur des militants des syndicats qui de façon exceptionnelle, au cours de ces cinq dernières années et ces trois mois de procès. 175000 euros et 10.000 pour les syndicats.

P: Est-ce que c'est l'original? Où sont les pièces jointes? On fait référence en lien avec les alertes que vos syndicats auraient faites.

Parole à une avocate de la partie civile

Il s'agit des manquements humains. J'ai joint l'agrément qui me donne ce pouvoir. Je mentionnerai l'atteinte portée à ces manquements de sécurité optimale. Au regard de cela, nous sollicitons 1 euro symbolique pour les dommages et intérêts, 3000 euros contre les 2 personnes morales et la personne physique.

P: Vous avez les exemplaires des pièces jointes ?

Me: Oui

P: Tout va bien. Merci

Plaidoirie de Me T, représentant des intérêts de la CGT

PC : Je souhaiterais dire un mot aux victimes et à la fédération CGT des cheminots. La fédération n'est pas victime. Elle s'incline devant la mémoire de celles et ceux qui ont été emportés devant la blessure physique et morale par tous les autres dans le cadre de la catastrophe ferroviaire. Ce procès c'est le leur: leur deuil, leur rétablissement et leur réparation de ce qu'ils devaient être. Ce procès intéresse les citoyens, tous les citoyens car le rail est notre bien commun. Ce procès offre un état des lieux d'une portion du réseau ferré. Voilà un réseau devenu or d'âge, celui des lognes à petite vitesse, transportant des petits gens pour des petits trajets. Ce procès affecte les 150000 cheminots de France. Ce procès les affecte car corps, bras, cœur battant de l'entreprise. Voir la sncf sur le banc des prévenus c'est une part d'eux même. Lorsque jeudi dernier nous avons entendu à cette barre une victime témoigne que lorsqu'elle voyait passer devant elle une voiture sncf, elle pensait "assassin" ou à la mesure évidemment de la souffrance endurée. A ces mots, à ce mot. Je le sais personnellement, pas un seul cheminot ne s'en sent accablé. On ne sait rien de l'activité des forçats du rail. Accroissement des interventions de nuit. En revanche, moult préjugés des médias qui ne s'occupent du ferroviaire que lorsqu'une guerre éclate, cheminot fainéant du 35h, touche la prime charbon, régime exorbitant de retraite. Mais les médias ne rappellent pas le salaire moyen du cheminot, 360 000 euros an /460 000 euros par an, un peu plus de 2 000 mensuel comparait seul physiquement. C'est bien, me semble-t-il, le cœur du problème. C'est notamment le nombre d'alertes qu'il faut remonter quotidiennement, le nombre de retraits physiques de situations dangereuses. Fusionner dans les cases. Combien de retour d'info de terrain. Ce dossier nous a donné de la matière. Crédité de tel ou tel appareil de voie non pris en compte. A la CGT, on touche à la limite tous les jours du dialogue social, on cause encore et encore. La sncf répond inlassablement tu m'intéresses. Il ne s'agit pas d'une caricature. Selon le procès-verbal de l'assemblée plénière du 30 mai 2013 de la région Paris rive gauche, nous étions 1 mois et demi avant les faits, le représentant de la CGT a pu exposer que les cheminots vivent mal dans leur quotidien qui est aussi mal vécu par les usagers sur la qualité du service rendu. Évoque l'anomalie sur la voie de la zone de Brétigny. Voie de bus vers voie 2, on touche à ce qui nous occupe dans ce dossier. En pareille circonstance, il n'y a pas de mesure particulière. Nécessité d'intervenir pour remédier à la situation voire interdire la circulation. Selon le professionnel de la voie, l'aiguille a fait l'objet d'un rapport depuis 2 ans, les crédits ne sont pas débloqués et il y a une référence du risque à la prévention. Que peuvent penser les usagers de la situation ? J'ose me retourner pour affronter leur regard. M. le directeur, c'est la vraie vie, chaque matin vous recevez les rapports, mesurez les conséquences produites sur les cheminots en contact avec les usagers, et les usagers eux-mêmes ?

P : quelle cote ?

Me: ajoute au dossier mais ne saurait dire quand

P: celle-ci

Me T: Il faut considérer l'ouvrier comme "l'opéra rus", celui qui fait, ceux qui font et la CGT défend celles qui font de celles qui font faire. La fédération des cheminots est investie des droits réservés à la partie civile et à l'intérêt collectif de la profession qu'elle représente. Parce que ces statuts lui assignent de défendre par principe, la CGT se range du côté de M. W sans pour autant faire service minimum, ni d'épargner quiconque et considère que ni M. W, ni les agents ne sont responsables du manque de matériels. Les agents de la voie ont fait du mieux qu'ils ont pu avec les moyens, sans les moyens, notamment les moyens humains. 8 agents en 2012, en 1985, la brigade de Brétigny comptait 49 agents de la voie, il en restait peu en 2013. Alors, qu'on nous explique comment faire pour

maintenir les mêmes appareils de voies, avec moitié moins d'argent. C'est cette équation que ni la SNCF, ni la RFF ne parviendront à résoudre. Nous connaissons les causes de cet accident ; l'éclisse qui se retourne dans l'âme. De l'autre côté de la barre, on nous invite à retenir que cela. On se pince sur ce trac, cette communication de la SNCF le 21 avril 2022. La rupture du rail découlant d'une fissure. Le maintien du 4^{ème} boulon qui a pu faire pivoter, aboutit au déraillement. Ce qu'il y a d'intéressant, c'est la remarque à la page 3, les règles de maintenance comme leurs parfaites mises en œuvre n'auraient pas pu empêcher ce phénomène imprévisible. Ce sont des fables dont on se persuade alors même que l'enfant n'y croirait pas. La CGT demande au contraire de regarder haut et de voir large et ainsi de remonter à l'origine première de l'accident car 2 mamelles de l'accident sont les mêmes, même collision 17 juillet 2014 tgv / 14 novembre 2015 2 ans après.

La première mamelle économique rogne sur tout pour plus de profitabilité. Elle sacrifie le service public sur l'autel de la libre concurrence. L'obligation de sécurité du transporteur fait place à la politique du risque.

La deuxième cause d'impunité des décideurs est le résultat d'une profusion de délégation de pouvoirs. Sur le banc des prévenus, nous ne pouvons voir aucun de ceux qui ont mal fait. Ceux qui rognent la sécurité car ils savent que leur sécurité juridique personnelle n'est pas en danger, contrairement à ceux en bas de l'échelle, ceux qui font. Dans cette affaire, il y a trois prévenus dont 1 ancien cheminot qui répond physiquement et dignement de ce que j'ai pu constater et 2 personnes morales sans omettre les absents et les dirigeants qui manquent à l'appel. Ce procès restera un procès incomplet. Il s'agit d'un jugement de deux sociétés, désormais mère et fille qui n'avaient pas les mêmes vues à l'époque sur l'économie et les budgets. La RFF est la filiale de la SNCF. Aujourd'hui, la distinction n'est plus si opérante qu'en 2013. Les 2 sociétés venant de 2 EPIC ont commis les infractions : des blessures involontaires par le biais de leurs organes et de leurs représentants et cela, sans questionnement. L'article 121 alinéa 1 du Code Pénal dispose que les personnes morales sont responsables pénalement des infractions commises par leurs organes représentants. L'alinéa 3 indique que leurs responsabilités se cumulent avec la responsabilité des organes fautifs, mais quels sont ces organes ? On leur reproche leur inaction, les choix économiques qui ont conduit au renouvellement, à l'insuffisance de la compétence, la suppression des interceptions de jours, l'absence de limitation permanente sur la TGV. Je vous pose alors la question : qui avait la main pour dire qu'on renouvelle, on planifie davantage ou encore pour demander d'interrompre le trafic le jour pour mieux réparer ce qui devait l'être, était-ce M. W ou les autres ? Jeudi dernier, plusieurs victimes ont dénoncé l'absence de M. R et leur incompréhension de ne pas trouver M. PRÉSIDENT SNCF aux côtés des trois autres prévenus. Elles avaient raison car en droit pénal des sociétés, le principe est celui de la responsabilité des dirigeants. Ici, il y a une impunité qui a laissé M. Guillaume PRÉSIDENT SNCF en ligne libre dans sa géométrie. Je veux dire avec la plus grande clarté que la SNCF est responsable de ses clients, le 14 juillet 2013 et les victimes s'en souviennent car c'était jeudi dernier, il est venu les voir en face mais le 5 novembre 2014, à peine, un an plus tard, M. PRÉSIDENT SNCF qui devait répondre en tant que représentant de la SNCF, délègue ce pouvoir au directeur juridique après lui avoir dicté son texte côté D64 *"la SNCF n'est pas en mesure de reconnaître une responsabilité civile ou pénale"*. Ce n'est plus là du déni, c'est du parjure. Il nous a assuré que la SNCF a une responsabilité "morale infinie à l'égard des victimes" ; Mais je me demande, qu'est ce que ça veut dire, qu'il ne dort plus depuis lors, qu'il a appris un texte avec une "armée" de juristes et que la responsabilité de la SNCF est morale et non civile ? L'obligation des transportées à l'égard des transporteurs, il m'a répondu qu'il n'était pas juriste. Il est venu et nous a dit que la sécurité est placée au cœur du système. On savait qu'en Océanie, on savait que l'amour c'est la haine. Du côté de la SNCF, la rentabilité, c'est la sécurité. Avec M. PRÉSIDENT SNCF, le vieillissement n'est pas facteur de dangerosité car une voiture d'occasion est aussi sûre qu'une voiture neuve. Voilà des valeurs sûres. Pour lui, la SNCF c'est comme du vin,

plus c'est vieux, mieux c'est. Un rail datant de 1899 s'est rompu, soit 122 ans de garde et le vieillissement du réseau n'est pas un facteur d'insécurité. Je l'ai rappelé alors avec les conclusions du rapport Rivier. Or, ce rapport mentionne qu'il a manqué 1 milliards 600 millions d'euros de sorte que la tendance au vieillissement n' a pas été renversée. Il conclut à la perte d'efficacité. Cependant, le vieillissement du réseau n'est pas un facteur de vieillissement. M. PRÉSIDENT SNCF et son collègue lancent une campagne nationale du 14 juillet au 26 juillet dont on sait qu'il ne s'agit que d'une mauvaise communication. Il offre à considérer quoi? un réseau similaire à celui de Brétigny? Des rails qui dansent et la SNCF plaident. N'est pire aveugle que celui qui ne veut pas voir et ce n'est pas une excuse pénale recevable. En revanche, la délégation de pouvoirs, si j'ai revu la délégation de pouvoir qui est décrite à la page 199 à 201 voir annexe 281 et 284. On y trouve un sac de nœuds non exploité. Il me semble qu'il y a des questions très précises.

Le référentiel RG 0003 qui organise la chaîne des délégations depuis le PDG jusqu'à tout autre, lui procurait une impunité pénale. A chacun des considérants de ce règlement, il y a une généralité des termes. Le PDG n'avait à répondre de rien, tout était délégué à d'autres. J'avais pris certaines libertés et j'ai demandé son avis sur la question de délégations de pouvoirs. Je pose cette question. S'il n'y avait pas eu ces délégations de pouvoir en chaîne, au point de ne savoir qui est responsable de quoi, si M PRÉSIDENT SNCF et son collègue se retrouvaient assis, alors la politique de prévention des risques aurait-elle été différente ? Aurait-il lu et compris différemment les rapports ? Aurait-il fait revoir la procédure et les réglementations ? Aurait-il fait vérifié tout cela ? Aurait-il rogné sur la sécurité au détriment de la dette ? Il ne s'agit pas de faire porter la responsabilité des salariés mais de répondre d'avoir fait ou mal fait à d'autres sans être exonéré. Le principe selon lequel, il faut assurer au moindre la sécurité des circulations et des personnes. Ce n'est pas un préposé, un cadre qui peut le définir. C'est le chef d'entreprise, le dirigeant, son PDG. Assurer la circulation, la sécurité quoi qu'il en coûte, voilà qui aurait pu être exonératoire. Mais la sécurité à moindre coût, c'est la sécurité en moins, sans diminuer le trafic, la vitesse, laissant pourrir des rails plus que centaines sur le réseau. Les Suisses les changent après 10-15 ans. Là, ils avaient 25 ans de sécurité à moindre coût, c'est oublier. Déployer la multiplication d'appareils, accepter la mise en tension permanente des personnels de voie, faire croire qu'on fait plus de sécurité avec moins de moyen, moins de cheminots. La politique de sécurité mortifère, résultant du choix économique par l'État a été assumée, exécutée, appliquée en conscience et avec ardeur par PRÉSIDENT SNCF lui-même. 2 chefs d'entreprise ont livré la bataille de la rentabilité, à la différence du général d'armée qui sait de quoi répondre (exécution d'un ordre illégitime). Ils sont les responsables néanmoins, ils ne seront pas déclarés coupables. Voilà ce que la CGT avait à vous dire Madame le président, le Tribunal. Vous avez aimé la privatisation des autoroutes, vous aimerez celles des rails. Vous avez aimé le port du masque, vous aimerez le port du casque pour monter dans un train. Elle représente l'intérêt collectif, elle est investie par la somme des intérêts individuels des 524 000 cheminots qui lui ont accordé suffrage lors des dernières élections. Pour tout cela, nous réclamons 1 euro symbolique pour le préjudice moral de chacun d'entre nous, la somme de 24.600 euros parce qu'il ne s'agit pas de se payer sur le sang des victimes, la CGT se charge de verser ce montant à l'orphelinat des pupilles de la SNCF.

P: Votre consœur a envoyé un lien.

Plaidoirie de Me M E UNSAF Syndicat

Me E M : C'est de cette usure des voies dont je voudrais vous parler et qui a débouché sur une autre usure. Puisque cette question de l'usure, de la fatigue des agents est ce qui est au cœur de l'une des fautes reprochées aux sociétés morales. Et c'est cette faute qui permet de dire qu'un préjudice est causé. Est-ce encore leur domaine, le mauvais état des voies, l'impossibilité de mener de front, l'entretien des nouvelles lignes. On a des cheminots qui ont eu une influence sur leur emploi. Ce travail de nuit impacte la vie des agents et est créateur de risques sociaux. La mauvaise organisation des dégâts. Il y a aussi, un problème de transmission des transports, cette compétence des agents existe et lorsqu'on a entendu M. W l'audience a été impressionnée mais il y a l'organisation par l'employeur de l'organisation du savoir. Un exemple avec la question des référentiels, de leur lisibilité qui déstabilise le collectif avec pour résultat, un dysfonctionnement. Avec cette catastrophe, c'est la situation matérielle. c'est donc de cette situation morale dont il est question. Pour autant, la culpabilité de la SNCF ne doit pas occulter les vraies responsabilités. Leurs véritables adversaires n'étaient pas de visage, n'avaient pas de nom et c'est l'Etat, les pouvoirs publics, la dégradation de l'écosystème. C'est cet état actionnaire dont la responsabilité doit être interrogée et les responsabilités pénales en sont engagées. L'UNSAF demande réparation à hauteur de 1 euro symbolique. Quelle curiosité que de voir une seule personne physique poursuivie. Il a fait le choix de se ranger du côté de la SNCF, pour autant, cette défense démontre que cette responsabilité ne doit pas être recherchée. Au titre de l'article L 461-5 (-à vérifier), nous espérons que votre décision, je l'espère va les aider à comprendre ce qui s'est passé dans l'intérêt collectif.

Plaidoirie de Me D S de la CFDT

Me D : Mme la Présidente, en ce qui me concerne, je ne vais pas vous parler ni d'éclisse, encore moins des théories de la SNCF pour échapper à sa responsabilité pénale. Il s'agira néanmoins, de l'ordonnance de renvoi de juillet, pour l'UFCAC, il y a deux éléments sans pour autant écarter les autres. Il s'agit de l'absence de renouvellement anticipé, alors que ne pouvaient être ignorés les risques et dont l'information n'était pas confuse. Dans le cadre des conclusions écrites communiquées, l'UFCAC a développé chacun des aspects qui a concouru à la catastrophe de Brétigny. Je voudrais vous parler de l'écoulement du temps, qui s'écoule inexorablement, qui construit des circonstances, qui de par l'enchevêtrement des causes, conduit à ce procès. Mon propos n'est pas celui du temps long d'un aspect mortifère. Il s'agit de ce temps long d'une étymologie annuelle, du plan, de la comptabilisation, d'un temps qui se traduit dans l'économie du chiffre. Ce n'est pas le lieu que l'on pourrait dissenter. C'est plutôt celui du temps long de l'exécution du temps, de son utilité. A cet égard, M. Guillaume PRÉSIDENT SNCF est celui qui a connu le mandat le plus long. De 2008 - 2009, il a présidé pendant 11 années. Cela représente 132 mois, soit plus de 4.000 jours, c'est-à-dire la particulière longévité de ce groupe pour lequel *"la sécurité, c'est ce qui me fait avancer tous les matins en me levant"*. Ainsi, jour après jour, M. PRÉSIDENT SNCF avait une obsession, la sécurité. Ce n'est bien évidemment pas son procès mais il incarne le temps d'un réseau ferré de plus de 100.000 kilomètres de voies. Si M. G. PRÉSIDENT SNCF n'en n'est pas l'initiateur, il l'exécute. Tout le monde peut comprendre que dès lors qu'on parle d'équilibre, etc on en vient à des contradictions, une fréquence de train réduite, l'instauration de seuil de tolérance. Aussi, de quelle sécurité parlons-nous lorsqu'on parle "sobriété des politiques". Par sobriété, il s'agit, "moins, et toujours moins". Le rapport du cabinet APTEIS en atteste (lecture du rapport). Lecture du témoignage de M. le chef de brigade et celui de M. T en charge du Mouzin au moment de l'accident. Ce constat, ce n'est pas que la base des personnes qui travaillent sur la voie mais ce constat était connu et partagé par M. PRÉSIDENT SNCF qui a déclaré *"qu'il eut une prise de conscience (...) sur l'état du vieillissement qui aurait donné lieu*

à une augmentation de l'entretien du réseau, des voies entre 2008 et 2013". Cette augmentation permet d'arriver à rien. L'effort dont M. G. PRÉSIDENT SNCF a bien voulu nous gratifier est conforté par le rapport intitulé "des insuffisances persistantes". Que reconnaît M. PRÉSIDENT SNCF ? le vieillissement du personnel. Cela ne permet pas d'assurer une qualité de service. Ce constat, je le partage et il est explicable par le sous-investissement chronique de la SNCF depuis plusieurs décennies. Ce constat a été fait en 2016 et nous sommes 3 ans après Brétigny; c'est-à-dire l'avancée de la prise en charge des insuffisances que partage M. PRÉSIDENT SNCF .

En 2013, l'investissement représentait 7% du chiffre d'affaires et parle de tout poste confondu. Je n'aurais pas la cruauté de reparler de Singapour. En 2015, il représentait 35% de chiffres d'affaires. Malgré l'effort pour la régénération depuis 2018 (pièce confrère M, plan vigirail). La France investit 2 fois moins qu'en Allemagne et en Italie, 6 fois moins que la Suisse, 3 fois moins que les Pays-Bas. Cela constitue la cause première de Brétigny. Où est l'obsession de sécurité au regard des chiffres qui ont fait lever pendant 4000 jours le PDG de la sncf ? Nulle part. Insignifiante.

Cette manière de procéder est visible dans les moyens de communication de la SNCF, page 11. Il faut attendre 2015 pour qu'en 1ere page, le groupe ait 2 enjeux : la sécurité et la satisfaction des clients. En 1937, la sécurité était l'élément majeur de la communication de l'entreprise. Les cheminots étaient loin de respecter ces impératifs. Dans les années 80, cette communication de sécurité a été laissée peu à peu à l'abandon. Mais Brétigny n'est pas une catastrophe isolée. Je pense en 1985 Flaujac de mémoire, 1988 à la gare de l'est et la gare de Lyon où il y a eu plus de 40 morts.

Les promesses n'engagent que ceux qui veulent y croire. N'empêche que l'Etat est le grand absent de ce procès, le ministre des transports à l'époque des faits qui devait mettre en marche ces politiques n'est pas là non plus. C'est navrant, il serait temps de prendre en compte la nécessité et le rôle du rail pour lutter contre les empreintes carbone. En tant qu'organisation syndicale, la sécurité est liée à l'activité de tous les cheminots qui ont aussi pris fort. La sncf a été condamné 25 fois pour homicide involontaire. Le tribunal dira les responsabilités de chacune des sociétés et les décisions à intervenir sans que la politique de la longue piste vienne cacher l'inaction. Ce n'est qu'à hauteur de fourmi que l'herbe cache la forêt.

Parole à Me D pour la FNAUT

Me D : J'interviens pour la fédération nationale des usagers de transports (FNAUT). C'est une association agréée par les pouvoirs publics tout en disposant d'un agrément qui lui permet d'ester en voie contentieuse et d'exercer le droit des parties dans le cadre des accidents de transports, c'est le cas de l'incendie ayant fait 12 victimes. La FNAUT a voulu participer afin de contribuer à la manifestation de la vérité. Ma cliente considère qu'il relève de sa responsabilité morale et sociétale de se constituer partie civile. Il y a eu atteinte à l'intérêt des passagers, une atteinte à la sécurité, à l'image de sécurité dont la FNAUT assure la promotion. Le transport ferroviaire s'inscrit dans une politique de développement durable. Sur la matérialité des faits, je ne vais pas m'étendre. Il y a eu une bataille entre les experts, il n'en demeure pas moins que ceux-ci ont mis en avant, la détérioration des appareils et qu'ils persistaient sur la zone de Brétigny, des agents peu ou mal formés. En mon

sens, les agissements délictuels sont établis, c'est la raison pour laquelle, Mme la présidente, monsieur et mesdames du tribunal, vous rentrerez en voie de condamnation. Dans ce dossier, il y a une atteinte à l'intérêt collectif des usagers du transport distinct du préjudice subi par les victimes. La jurisprudence est constante. A ce propos, l'arrêt de 1999 qui considère qu'une association agréée est en droit de solliciter toute réparation illustre bien cette intervention. C'est la raison pour laquelle, la FNUT réitère sa constitution de partie civile et demande 1 euro symbolique et 20.000 euros au sens du code pénal *in solidum*.

PLAIDOIRIE DES PARTIES CIVILES AVOCATS DES PERSONNES PHYSIQUES

parole à Me , associée de Me C

P: Pouvez-vous expliquer ce que vous allez faire ?

Me: J'interviens pour 26 victimes indirectes et deux associations. La demande de renvoi formulée par mon contradicteur, nous avons déposé ces conclusions le 19 mai pour la plupart. Il est très difficile dans ce type de procédure de procéder les conclusions avant l'ouverture du procès en raison de la particularité de ces catastrophes. En effet, les victimes ne savent pas ce qu'elles veulent faire. Certaines demandent des expertises, d'autres font des demandes sans expertise. On a vraiment fait le nécessaire pour déposer les arguments en avance, ce sont toujours les mêmes fondements invoqués. Notre équipe fournit un travail acharné. On pourrait imaginer des dilemmes d'interprétation de jurisprudence que l'on n'a pas aujourd'hui.

On a reçu ce matin le mandat d'une nouvelle famille. L'important est également de marquer la fin de ce procès pour dire aux victimes que c'est fini.

P: La demande de renvoi sur partie civile est un droit.

Me : on essaie d'éviter 15 ans de procès. C'est un dossier exceptionnel, une audience exceptionnelle avec des conditions exceptionnelles.

P: On a recensé 215 parties civiles dont beaucoup n'ont pas formulé de demandes. 51 personnes n'ont pas d'avocats. Ces 51 personnes n'auront pas forcément de demandes. Nous vous écoutons Madame.

Me : Merci beaucoup. J'aimerais commencer la plaidoirie concernant les PP. L'objet de mon intervention est de pointer les spécificités de cet accident. Ce procès est très important pour les victimes, ça fait partie de leur processus de résilience. Les victimes ont besoin de connaître la vérité, d'être entendues, d'être prises en compte à leur juste valeur dans la spécificité de leurs vécus même si des points communs dans leur façon de gérer le deuil et le traumatisme. La notion d'accident collectif a été précisée et définie dans une décision.

La différence entre accident de la circulation et collectif "*évènement funeste, instantané, à l'origine d'une destruction , nécessitant par son ampleur et son impact de mise en œuvre d'outils spécifiques*". Cela a été encadré par une procédure de résolution à l'amiable. La convention nationale en question a été signée avec différents représentants aussi bien du tribunal de la SNCF, du conseil national du barreau, des assurances. Cette convention prévoit un cadre qui privilégie un cadre, la célérité, la rapidité et met en place un système d'expertise qui lui délègue la réalisation des expertises au docteur COPEC et d'autres experts territoriaux qui ont pu être désignés parfois en fonction du lieu de résidence. Il était prévu que les victimes puissent être assistées de médecins conseils. En cas de difficultés, lors des expertises, il est prévu que le docteur intervienne en qualité d'arbitre. C'est en cela que réside le véritable problème pour nous. En effet, on a eu Mme D qui a expliqué le nombre

d'expertise reçue, le désaccord. Il a été confié au docteur cet arbitrage mais les conseils n'étaient pas invités à ces accords. On a essayé de mettre en avant le rôle des avocats, des médecins conseils afin de déterminer en quoi il y a accord. Mais à l'époque, toute discussion a été rendue impossible. On s'est retrouvées face à une porte. Le rapport d'expertise était transmis au cabinet et nous restions dans l'obscurité sans réponse. On a envoyé des courriers officiels. Les victimes se sentaient mal menées c'est pourquoi, certaines victimes ne sont pas allées au bout. On aurait pu aller plus loin afin de reconnaître l'intégralité. Certains postes de préjudices sont créés pour les accidents collectifs. Si nous n'acceptons pas, le cabinet ne considérerait pas que la convention imposait de verser 80% de l'offre. L'interlocuteur et la victime devaient adresser une offre sous réserve d'accepter l'offre. Ou même s'il y a une offre et que la personne conteste la convention et la refuse en ce sens, la personne se retrouve sans rien. Certains, depuis 9 ans, n'ont rien reçu. En tout cas, il y a ce qui est écrit qui en réalité se voulait de bonne foi mais qui en pratique, s'est avérée être un carcan. On voulait une interprétation pratique. Ensuite, la spécificité s'assimile aussi aux postes de préjudices dont le préjudice d'angoisse de mort imminente. Nous avons repris les tableaux édités par le rapporteur et par la jurisprudence. Sous forme de clé USB, une décision a été transmise. La décision d'Aix en province, le rapport P S sur le préjudice spécifique vous ont été transmis également car même si le préjudice d'angoisse de mort imminente existe depuis longtemps, on n'avait pas de précision au moment des faits. Nous en revenons à l'arrêt de la chambre mixte qui estime que ces préjudices sont autonomes de sorte qu'ils s'appliquent de façon détachées de la nomenclature Dintilhac. En effet, il s'agit d'un préjudice événementiel. Elles sentent que quelque chose se passe. La question se pose pour la famille G qui ont des personnes décédées. On essaie de se dire, combien de temps ont-ils résisté ? Ainsi, on s'interroge afin de comprendre ce qui se passe. Même si cette réalité ne dure que quelques secondes, ces faits se sont produits. On pourrait aussi penser à la lecture de la chambre mixte qu'il s'agit d'un principe général sans spécificité, de son autonomie. Pour éviter d'avoir à prendre la parole après, le préjudice d'angoisse de mort imminente ne pose plus de problèmes. On a sollicité 40.000 euros qui correspond à l'horreur qui a été décrite aussi bien par les témoignages que par les attestations qui vous ont été transmises.

Sur le préjudice d'attente et d'inquiétude, la notion définit par la doctrine en parallèle du préjudice d'angoisse de mort imminente, s'applique aux victimes indirectes dont les proches. La famille G décrit la confirmation du décès de leurs parents dès le lundi, plusieurs jours après avoir cherché partout. Ils ont gardé espoir, faute de confirmation définitive. IL n'y a pas que les victimes directes dans ce genre d'accident mais les proches. En effet, il faut pouvoir aider les victimes proches, l'anxiété, les cauchemars, la peur de prendre le train, la culpabilité. C'est pourquoi ils ne font pas d'expertise et ne se sentent pas légitime. C'est notre rôle à l'audience de leur redonner cette légitimité. Ce préjudice d'attente et d'inquiétude a été chiffré à 10. 000 euros dans nos conclusions et ce, peu importe le lien de parenté. Pour les familles G et MARTINA vu qu'il y avait 2 personnes sur les lieux à chaque fois, un coefficient multiplicateur est appliqué. Au-delà d'une multiplication du préjudice, c'est toute une famille décimée. On a appliqué une jurisprudence permettant un coefficient multiplicateur pour les familles ayant perdu plusieurs parents.

Concernant le préjudice permanent exceptionnel, l'accident collectif n'est pas un simple accident. Il entraîne un nombre de victimes important et une médiatisation insupportable. Les enfants ont vu leur père ensanglanté avant d'avoir des informations. C'est indescriptible de se mettre à leur place. Les accidents collectifs entraînent cette médiatisation lourde qui se renouvelle tous les ans, à chaque fait divers, chaque audience, chaque commémoration. Et ça, ce n'est pas pris en charge par les autres préjudices. Ce qui nous a semblé le plus utile est une comparaison avec les attentats, défini par le tribunal de Paris en l'assimilant à un "*caractère collectif, médiatisation des faits*". On a essayé de vous proposer une définition dans nos conclusions mais pour indemniser un accident national ayant

une influence majeure, il faut une confiance dans les services publics et dans les transports. Les victimes avaient confiance, confiance qui a désormais été rompue. Et c'est vrai que les victimes attendent de la justice mais veulent faire comprendre à la SNCF qu'ils ne veulent plus jamais ça parce le plus important reste encore et toujours, la sécurité. Malheureusement, il y a d'autres déraillements. C'est important de leur rendre justice à ce niveau-là. Cette indemnisation n'a pas de visée pécuniaire mais symbolique. Elles veulent que leurs souffrances soient individualisées, que des postes de préjudice recouvrant tous soient trouvés. Pour les victimes, il est important de voir qu'elles ont été écoutées.

S'agissant de la dernière observation concernant le préjudice permanent, nous proposons la technique de l'espérance de vie. Cette démonstration est visible dans les conclusions, à hauteur de moins d'1 euro par jour. Je voulais juste le préciser car c'est une méthodologie assez récente. Je réponds à vos questions si vous en avez. L'objectif était de vous montrer cette spécificité, de comprendre le vécu des victimes pour prendre la bonne décision lors des délibérés.

P: Pour le dernier point, la débarisation s'applique dans quel procès?

Me: Appliqué pour toutes les victimes de dommages corporels de manière générale.

P: Quel succès?

Me : Mitigé, comme toute nouveauté. Il faut bien expliquer les choses, être prêt à sortir des habitudes, soit de la nomenclature de Dintilhac et des barèmes notamment le barème de MORNET. Il faut prendre une certaine hauteur par rapport à la pratique. Cette méthode se rapproche de l'individualisation.

P: Pour le préjudice d'angoisse de mort imminente, avez-vous distingué celui des personnes décédées et vivantes?

Me : Non, c'est la même chose pour tout le monde. Il n'y a pas de distinction car l'angoisse vécue est la même aussi bien par les personnes décédées que pour les personnes vivantes.

P: Il s'agissait d'un suffrage, êtes-vous parvenu à reconstituer la temporalité?

Me : Les attestations et les témoignages permettant de reconstituer, les victimes entendent un bruit, quelque chose se passe. Elles utilisent des termes comme s'envoler sur un tremplin. On ne peut pas définir la durée mais ce moment existe bien.

P: Je pensais à la durée à laquelle l'éclisse a fait tourner, le temps où s'est arrêté le train. m. ANDURAND a calculé la vitesse de freinage. J'ignore si cela était mentionné dans ses écrits ou non.

Me: Il y en a qui décrivent les faits. Pour certains, même si les faits s'arrêtent, l'angoisse ne s'arrête pas.

P: Je cherchais ce temps, on a un sentiment de temps suspendu, de la rapidité. Je n'avais pas vu cette recherche du temps puisque c'est un moment de réalisation sur place. C'était pour le préjudice d'angoisse de mort imminente. Pour le préjudice exceptionnel, que vous avez mentionné.

Me: Nous ne sommes que deux à le mentionner. Me C a également fait état de cela. Vous avez réfléchi à cette dimension de préjudice permanent. On sort de ce poste de préjudice. Ça ne relève pas du taux d'incapacité évalué. Les souffrances endurées prennent en considération la consolidation. D'ailleurs, le cabinet formule une offre au titre d'une PPE Qu'est-ce que ça veut dire? Nous n'émettons que des hypothèses.

P: On verra le quantum des préjudices.

Me: On n'a pas de définition pour autant.

P: vous revenez de toute façon?

Me: je n'interviendrai que si vous avez des questions.

Parole à Me pour M. C et ses deux enfants mineurs

Me : Cette audience est importante mais plus pour votre frère pour vous dire que vous ne l'avez pas quitté. Les référentiels VI, VR, ces mots que représentent-ils pour nos victimes? La réalité de ces victimes, ce sont ces mots, économie d'échelle sur les moyens techniques, économie d'échelle sur les moyens humains. Ces voyageurs sur cette gare et sur cette portion de rame subissent souvent la carence de la SNCF. Brétigny, ce sont des trains annulés, bloqués sans explication. Aujourd'hui, et depuis les explications, il n'y a pas de satisfaction. comment et pourquoi doit-on perdre son frère alors que celui-ci doit rentrer chez lui, sachant que son domicile est à 25 min. Aucune réponse car entendre dire par le président M. G. PRÉSIDENT SNCF dit que la SNCF est entièrement responsable et dénier cette responsabilité en disant "*on est peut être responsable mais pas coupable*". Comment est-ce supportable pour les victimes? Malgré les longs débats, les questions posées ne nous ont pas donné satisfaction. cette araignée tentaculaire à diluer les responsabilités. M. C Stéphane est venu chercher la vérité. Les prévenus sont responsables d'homicide involontaire mais c'est la vérité. La vérité technique nous aidera peut-être à comprendre la vérité juridique. Pourquoi cette éclisse s'est-elle désassemblée? le BA, le rapport de la cour de compte, le vieillissement du réseau, la négligence de la maintenance francilienne au profil de la MGv. Voilà les responsabilités, et voilà les responsabilités que les victimes souhaitent entendre. La rentabilité a pris le pas sur la sécurité. Toutes les victimes vous l'ont dit, elles prennent le train avec peur ou ne le prennent pas du tout. C'est cette instabilité dont a été victime M. V. CRAMARD. Cette fin de journée du 12 juillet était fatale pour lui. Il venait de finir sa journée au lycée technique. Il se faisait une joie de retrouver son frère pour un barbecue. Il attend son RER C toujours au même endroit comme à ses habitudes afin d'avoir une descente stratégique. Le 12 juillet à 17h, Vincent va se retrouver écraser, victime de ce nœud ferroviaire de Brétigny qui a toujours été connu comme un lieu difficile pour le fonctionnement du train. Tout le monde parlait de la dangerosité de cette gare, car on ignorait l'heure d'arrivée. Vincent lui n'en saura rien. Stéphane est venu vous dire tout en remerciant Mme la Présidente de sa bienveillance. 9 ans d'attente, de reconstruction entre rémission et souffrance à attendre ce procès qui a été retardé sans arrêt par les expertises, 9 ans à vivre au quotidien avec ce frère absent, la vie de Vincent, sa vie d'adolescent, la vie d'adulte et 9 ans à se dire qu'il ne fera plus jamais de barbecue avec son frère. Cette errance des les hôpitaux, le 12 juillet, le téléphone sonne dans le vide. Il repart de la gare sans savoir si son frère est sorti de la gare ou non. Il va d'hôpital en hôpital. 9 ans à gérer ses plaies, à porter ses parents avec une maman qui est dans une situation psychologique lourde. Il s'est alors interdit de craquer. Il a mis sa douleur de côté afin de s'occuper de sa mère et de son père. Son couple ne va pas résister car si sa femme a pu l'aider, elle finit par s'en aller. Il a accepté les aides extérieures. Il a voulu reconstruire sa vie car il a eu deux enfants dont L auprès duquel, il fait perdurer le souvenir d'un oncle décédé. Stéphane a perdu un ami, un frère. Ils ont connu une enfance difficile entre divorce et garde des parents. Il lui faut une vérité judiciaire qui lui fasse oublier ces trois lettres tracées sur le quai DCD. En reprenant les mots qu'il vous adresse "*j'espère que la SNCF aura appris de ce drame et mettra tout en œuvre pour ne plus briser de vie*".

Parole à Me L

Me LE MEN: Je représente les intérêts de C et Q L

Le jour de l'accident, Quentin a 13 ans et Coralie en a 6. Au moment du choc, ils sont projetés vers le fauteuil avant, tous leurs jouets se retrouvent dispersés au sol. Ils ne subissent aucun préjudice corporel mais sont dirigés vers la salle des traumatismes légers. Ils voient des gens en pleurs, en sang. Ils ne comprennent pas ce qui se passe, pourquoi les gens sont dans cet état. Ils demandent juste à quitter les lieux, cet enfer. Par la suite, ils vont avoir toutes les peines du monde à se remettre de ce traumatisme. Ils ont du mal à dormir, à prendre le train et sont contraints de voir un psychologue. De même, leur mère s'est elle-même rendue sur les lieux vus qu'elle travaillait à la croix rouge.

P: Les enfants sont-ils désormais majeurs?

Me LE MEN : Quentin oui mais pas Coralie.

P: Coralie est née en 2006 et avait 7 ans au moment des faits. Quentin est né en 2000. Il est donc majeur. Mais pour Coralie, sa mère se constitue PC ?

Me LE MEN : oui

P : Sa mère s'appelle ?

Me L: T

P : les condamnations c'est bon pour vous, monsieur le greffier ? Sa mère ne fait pas de demandes personnelles. 1500 euros à chacune des victimes.

Me L : Oui

P : Merci, je vais lire les pièces.

L'accusation se lève. La défense demande à entendre une victime vendredi matin ou à garder le même planning.

Audience du 17 juin 2022

P : Bonjour, l'audience est reprise, vous pouvez vous asseoir. Je vois que le greffier m'a posé vos écritures. Me MY , est-ce que vous avez des infos ? Je ne vois pas le cabinet DEBOUZY.

AD (Me MY) : Ça devrait arriver dans la matinée.

P : Pendant votre plaidoirie. Car il n'y a pas de représentant à vous désolée. L'idée c'est que vous confirmez bien qu'un jeu d'écritures va être déposé aujourd'hui.

AD : Vers 11h.

P : Puis l'envoyer par courriel à tout le monde.

AD : Évidemment.

P : Il faut que tout le monde l'entende.

AD : Il faut dire qu'on renonce au renvoi sur intérêt civil dont vous avez été saisi et qu'on répond à chacune des demandes envisagées. (...).

P : Donc tout est écrit, de l'autre côté aussi.

APC (Me F) : C'est juste au cas où.

P : L'idée c'est de ne pas revenir sur les chiffres, ce n'est pas du tout possible. Ils ont conclu à la responsabilité de tous pour le moment dans les écritures.

APC : Je préfère envisager la pire des situations.

P : Me D vous confirmez ?

APC (Me D) : Oui.

Plaidoirie de Me MY

Me MY : Près de 9 ans après cette terrible catastrophe, ce terrible accident qui a fauché des vies, qui a traumatisé à jamais des victimes innocentes, c'est une vieille dame à travers moi qui se lève, qui n'a certes pas l'apanage de son kbis mais qui doit répondre du chef d'homicides et blessures involontaires car selon l'ordonnance de renvoi et les réquisitions du Procureur, ce terrible accident n'est pas le fruit du hasard, un événement imprévisible, il serait bien au contraire le résultat d'un certain nombre de fautes que la SNCF d'ailleurs, et c'est un terme repris dans les réquisitions du Procureur, la SNCF aurait été consciente d'un certain nombre de dérivés et n'aurait rien fait pour empêcher. Brétigny est arrivé mais d'autres Brétigny aurait pu arriver également. Je répondrais d'abord à cela en vous disant qu'il n'y a pas eu d'autres Brétigny. Cela ne sert à rien Monsieur le Procureur, en 2022, que d'agiter ce chiffon rouge à la veille des vacances. Quelle est l'utilité ? Il n'est pas utile non plus d'être dans l'outrance, dans la désignation d'un coupable. L'outrance n'a jamais été un réquisitoire, une démonstration. C'est une vieille dame née en 1937, vous savez, je ne vais pas faire l'histoire ferroviaire. Déjà en 1937, quand survient la fusion de 5 compagnies régionales, l'entité nouvellement

créée présente 30 milliards de francs de dette. Déjà à l'époque. Une dette structurelle liée à une corrélation entre le coût du maintien des installations, des investissements et celui qu'on peut reporter sur les usagers/clients. C'est une vieille dame employant un demi-million de personnes, c'était un monument national. Un patrimoine national dans l'industrie française. C'est une évolution industrielle incroyable. Des cheminots qui alimentaient les fours des locomotives avec des pelles, des TGV à plus de 300 km/h. A tel point qu'à l'époque, certains disaient que les femmes enceintes ne devaient pas prendre le train à plus de 20 km/h pour ne pas perdre leur enfant. Ou encore, d'autres disaient que la vitesse à laquelle défilait le paysage faisait perdre l'usage de la vue. C'est pour dire à l'époque si les experts ou les scientifiques disaient de faire attention. C'est une activité à risque. Hautement à risque. Lancé à 300 km/h un TGV sur les rails, évidemment c'est un risque. Si le principe de précaution dans la Constitution existait à l'époque, qui peut dire alors que cette activité ferroviaire, aventure industrielle aurait vu le jour ? Les mots de l'époque font que l'appréciation que vous apportez Monsieur le Procureur sur une catastrophe comme celle-là influence et je vais y venir.

Puisqu'un train a déraillé, alors nécessairement, il faut un procès. Car un train a déraillé, il faut que quelqu'un soit poursuivi du chef de blessures et homicides involontaires. C'est l'air du temps qui veut ça. Puisque vous avez requis, Monsieur le Procureur, la relaxe de monsieur W et de RFF, il fallait aller au bout de votre réquisitoire. Il fallait avoir le courage d'aller au bout et de prendre acte de ce qui s'est passé pendant cette audience et ce que les experts judiciaires ont sur l'incapacité à dater précisément le scénario de ce désassemblage de cette éclisse. Car vous êtes incapable de rapporter la preuve de la démonstration de la temporalité du désassemblage, conséquences à tirer car paraît-il que c'est au nom de la loi que vous vous levez et uniquement la loi. La loi vous commande et commande le Tribunal en cas de doute. Il est plus que raisonnable de déterminer un scénario précis ainsi qu'un lien de causalité certain. Comment déterminer un lien de causalité alors que ce n'est pas certain ? Du droit. Rien que du droit. La SNCF ne demande pas autre chose. Mais la vraie question et c'est la première qui m'anime : la SNCF peut-elle être condamnée ? La SNCF a-t-elle le droit de se défendre face au banc de ces parties civiles, de cette douleur que personne ne conteste ? La société tolère-t-elle que la SNCF puisse se lever en plaçant la relaxe face à la douleur de ces parties civiles ? Oui mesdames et messieurs, vous êtes des victimes, victimes d'un accident et ce n'est pas parce que la SNCF se lève ou s'est levée par le biais de son représentant à cette barre en disant qu'elle n'a pas commis de faute pénale ayant un lien de causalité directe avec l'accident qu'est remise en cause votre qualité de victime. C'est difficile à entendre mais je veux au nom de la SNCF, qu'au nom de ces dirigeants, cadres, cheminots, que vous le compreniez. Ce n'est par bravache, pas parce que la SNCF a beaucoup à perdre. Elle ne veut pas ranger cet accident dans ses vieux souvenirs, elle ne va jamais oublier cet accident. Vous avez dit Monsieur le Procureur de la République que c'est un exercice obligé que la qualité, l'émotion, transmise depuis le banc des parties civiles. Vous avez salué, écouté le Tribunal, salué les avocats des parties civiles. Mais vous avez dit que les notions de ce côté-ci de la barre étaient feintes, métalliques. En miroir de cette émotion, on oppose des référentiels. Qu'est-ce que SNCF y peut dans ce débat judiciaire ? N'a-t-elle pas le droit de contester ? De vous parler de référentiels ? Des problèmes de serrage ? De gauche ? De millimètres ? De dressage ? Vous avez nécessairement découvert à l'occasion de ce dossier une industrie dont vous n'imaginiez pas une seule seconde la complexité et la difficulté. Plus de 150 métiers différents, des gens qui s'intéressent à des mm sur des rails où roulent des trains à plus de 200 km/h, des bourrages, de la danse, des familles A et B, que de complexité. Pas plus complexe que pas mis en œuvre. Les difficultés d'appréhender le nôtre ne doivent pas faire préjuger à l'avance, ce n'est pas pour autant que les gens qui y travaillent n'y comprennent rien non plus. Avez-vous eu un seul agent à la barre gérant la maintenance de Brétigny qui n'était pas suffisamment formé pour faire le contrôle des familles A et B ? Avez-vous vu un seul agent de Brétigny à cette barre dire qu'en raison des problèmes d'effectifs il n'avait pas réussi à faire ce qu'il devait faire sur la maintenance ? Ils couraient partout. La SNCF ne le conteste pas. La position de la SNCF a sans arrêt été caricaturée. Sans arrêt. La caricature ce n'est pas la justice.

La justice doit nécessairement se plonger dans des faits précis et Monsieur le Procureur vous avez tronqué un certain nombre de faits. Par exemple, en désignant M. L, personne physique, comme ayant commis une faute pénale susceptible d'engager la responsabilité de la personne morale. Monsieur le Procureur, M. L est intervenu après l'accident. Le relevé MAUZIN se fait en octobre 2013 et quand on regarde le rapport écrit, il n'y a pas de problème, aucune anomalie concernant l'appareil de voie. Je veux bien, moi-même je fais des erreurs, je ne suis pas parfait et SNCF non plus surtout dans un dossier aussi complexe. Que l'on a rendu aussi complexe. Face à cette douleur de ces parties civiles qui veulent des responsabilités et pour certains ils ont de la haine, comment ne pas le comprendre ? Évidemment. Est-ce que la haine doit guider la main du juge ? L'émotion ? Sa main et sa réflexion ? Oui votre visage a tendance à se tourner vers la gauche, l'empathie aimante mais l'empathie doit s'écarter quand il faut regarder les faits. Il faut avoir la bonne distance. Ce rôle est difficile à juger. Quel travail difficile, quel beau travail. C'est vrai. Surtout avec la peur de décevoir. Imaginez que vous rendiez un jugement de relaxe. Et pourquoi pas ? Je vais démontrer que la relaxe est la seule décision possible. Et pourtant ce ne sera pas envoyer un signal aux parties civiles de ce que vous ne comprenez pas leur douleur. Ce sont des vraies victimes innocentes, je ne le dirais jamais assez. Soit de vengeance, à tel point que Monsieur le Procureur a dit *"il n'y a pas de honte à vouloir mettre un visage sur le coupable"*, on n'est pas loin de mettre une tête au bout d'une pique. Il n'y a pas forcément de coupable. La responsabilité est infinie, M. PRÉSIDENT SNCF l'a dit. Évidemment. Qui pourrait penser une chose différente que ces dirigeants et cadres qui pensent que ce n'est pas un échec ? On ne fait pas circuler des trains pour qu'ils déraillent. C'est sincère ce qu'on dit. Mais la tendance de notre époque à vouloir qu'une victime d'un accident collectif soit victime d'une infraction pénale est la limite que le droit vous empêche de franchir. Il n'y a pas d'automatisme quand on est victime d'un accident collectif. Je tenais à le dire car c'est important.

On nous dit car vous vous défendez c'est intolérable, insupportable. Double discours : M. PRÉSIDENT SNCF arrivant le tambour battant à moto et le Procureur, on l'attend toujours à Brétigny et dans les jours suivants. L'empathie montrée aux victimes ?! C'est une leçon à l'encontre du ministère public et de la justice. Il allait dire que la vidéo vue par la SNCF, publiée à quelques jours de ce procès était finalement un défi à votre juridiction, voire à la justice, un mépris pour la décision à venir. Ah bon ? La décision à venir est une condamnation Monsieur le Procureur ? Vous en êtes certain ? Il n'a fait, M. F, que son devoir de Président face à l'ouverture d'un procès aussi sensible dans l'opinion publique. Sur une question aussi sensible pour la communauté cheminote. S'il ne l'avait pas fait, alors on lui aurait reproché. Il a dit ce que la SNCF dit depuis des années, ce qu'elle publie sur ce site. La SNCF publie depuis cet accident en accès libre toutes ses contributions techniques, tous les éléments, ce n'est évidemment pas ceux de l'instruction judiciaire, mais tous ceux dont ont connaissance des usagers, des parties civiles et ceux concernés. Parmi les accusations, comme si ce n'était pas suffisant, le ministère public s'est levé pour dire que la SNCF était dans le déni, que l'information judiciaire soumise aurait permis de démontrer que finalement, cette entreprise dont l'ADN est la sécurité partait à vaux l'eau et préférait le choix du rendement à la sécurité des usagers. Triste réalité avez-vous requise. Qu'est-ce qui permet de dire cela ? Témoignages ? Accidents ? Incidents ? Cette vieille dame, madame la Présidente, est soumise à des contraintes protéiformes, de l'usager et de son client qui veut un train à l'heure, une augmentation du trafic mais pour autant, l'entretien des voies, tout le monde s'en moque quand le train n'est pas là en raison d'un gauche. Les usagers s'en moquent, ce n'est pas leur problème. Les pouvoirs publics disent que les trains doivent rouler. La SNCF est confrontée au siège de certains conflits sociétaux, syndicaux et grèves subies par les usagers. C'est une entreprise pas comme les autres, évidemment. Mais dire que SNCF a fait le choix délibéré de dévier la situation pour privilégier le rendement à la sécurité des passagers, c'est une limite à ne pas franchir Monsieur le Procureur. Ça voudrait dire que ce que vous appelez gendarme, établissement public de sécurité ferroviaire, il n'aurait pas vu. Expliquez-moi alors pourquoi durant ce temps de l'information judiciaire, le Président de la SNCF n'a pas été entendu ne serait-ce qu'en qualité de témoin ? Ou le Président de RFF, ou le ministère des transports de Matignon. Ce qui a été plaidé hier par mon confrère A L sur le démembrement de l'Etat. Tout ça est

uniquement de la faute de la SNCF ? Il n'y a pas de fait pur. C'est normal qu'il n'y ait personne d'autre sur le banc des prévenus mais en même temps pas normal. Votre démonstration que vous n'appuyez sur rien.

Vous avez montré ce **D363** - organigramme. M.I en charge de l'infra n'a pas été, entendu, M. O directeur de la production industrielle pas entendu, M.A le patron français de la maintenance pas entendu et vous allez dire que la SNCF devrait se défendre de sa politique, de choix délibérés mais pris par qui ? La responsabilité pénale de la personne morale qu'est SNCF ne peut être engagée qu'à la condition, je le rappelle, que vous puissiez caractériser une faute minimum simple sur un organe ou un représentant avec un lien de causalité certain. Rien. Les demandes d'actes adressées aux juges instructeurs visant à s'intéresser aux procès-verbaux aux effectifs, rejet, pas utile à la manifestation de la vérité. L'ambition qui est la vôtre ne s'appuie que sur des témoignages parcellaires, ils ne peuvent pas donner une vision systématique et structurelle que vous voulez faire juger par le Tribunal. Dans votre logique, il aurait fallu prendre un réquisitoire supplétif pour mise en danger de la vie d'autrui si tellement ils étaient menacés. Il aurait fallu en tirer les conséquences procédurales. Rien. Vous ne l'avez pas fait car vous n'aviez pas la matière, ce sont des effets d'audience, d'annonce. Il aurait fallu se donner les moyens de ces ambitions. Cette entreprise n'a jamais été dans le déni. Qui est à l'origine du rapport RIVIER de 2005 ? La SNCF. Elle est consciente effectivement de la difficulté et pour y voir clair, elle demande un regard extérieur cherché sans concession. Elle a changé son organisation structurelle. Rapport RIVIER de 2012. Sur la voie qui nous intéresse à Brétigny, 2005 ne mettait pas en cause la réorientation préconisée prise en compte. Non, cette entreprise n'est pas le déni, elle fait au milieu des contraintes qui sont les siennes. Le chemin de fer français va dans le mur, c'est le parquet d'EVRY ? Est-ce le gendarme du rail ? Non, c'est le Président de la SNCF à l'époque, G PRÉSIDENT SNCF, dans une interview très connue du 25 mars 2011. C'est-à-dire que les contraintes imposées par les structures juridiques n'ont jamais été niées par SNCF, c'est une position caricaturale de dire que la SNCF a dit que tout allait toujours bien, que la maintenance était bonne, qu'il n'y avait de problèmes de traçabilité. Nous ne l'avons jamais dit, c'est une caricature. Bien sûr que l'entreprise sait. Syndicats, représentants du personnel, CHSCT, veille 1, veille 2, DU, DUT, experts, contrôles, il y a toujours des gens qui marchent sans arrêt sur les voies. Bien sûr que tout ceci va donner un coup de pied dans la fourmilière et motiver la tenue des assises ferroviaires, entraînant une modification par la suite mais les moyens de ces ambitions, la réponse à apporter à la douleur des victimes, les moyens pour l'organisation de ce procès (un demi-million d'euros vendu en place publique). On a enlevé une cage de verre et on a mis trois tablettes dont une sur deux s'est effondrée au cours de l'audience. Il a fallu faire des tweets, communiquer, s'organiser pour savoir quand ce procès allait se tenir. Dès le 12 septembre 2013. Tout ça pour que la Justice puisse venir la main sur le cœur et dire qu'elle prenait en compte les victimes.

Les juges instructeurs sont confrontés à un dossier qui j'imagine, et c'est une vérité du dossier, dans lequel la matière on ne comprend rien, les magistrats ont une réponse. "*Ces andouilles de magistrats*" avez-vous dit Monsieur le Procureur, comme si SNCF pensait ça. Jamais la SNCF ni sa défense ont pensé que les juges instructeurs étaient des andouilles et quand il faut crier au secours c'est vers la hiérarchie, le Procureur et la direction centrale de la police judiciaire car on n'a pas les moyens pour faire l'enquête. 12 septembre 2013 - **D 10178** > Procureur du Tribunal pour dire que le caractère est hors norme. Je veux attirer votre regard sur le coût financier. On préfère tirer la sonnette d'alarme. Bonne réaction. Ajouté à cela les moyens spécifiques d'enquêtes devant passer par la création de dédiée. Un courrier adressé au Directeur de la DRPJ de Versailles qui va dire même désolé, on ne peut pas dédier une équipe de la brigade criminelle tout le temps mais d'autres renforts possibles peuvent s'ajouter. Tiens, une sorte d'infralog de la justice. Jamais une cellule dédiée n'a été mise en place par le ministère de l'intérieur ou de la justice dans ce dossier présenté comme hors norme au regard de la complexité, du nombre de victimes. Cela aurait dû, si on voulait remettre en cause l'intégralité de la politique ferroviaire française depuis des années. Qui a fait défaut ? Qui peut commencer à regarder le bout de ses chaussures ? On lui dit non. Le Procureur transmet en disant

écoutez, j'ai transmis à la Cour d'appel, finalement il n'y aura rien. Les juges instructeurs ont expliqué que cela se justifiait par une pénurie, un problème de greffe, d'instruction, de vacance de poste. Aucun moyen supplémentaire ne sera accordé à la justice mesdames et messieurs les victimes, on vous considère tel que votre douleur ne se rend pas différente : pas de policier supplémentaire, pas de moyens supplémentaires. Problèmes de coût, de budget. Mais pour pallier tout ça, il valait mieux finalement créer l'affaire dans l'affaire avec un soupçon du mensonge, la FA. que du mensonge, la SNCF personne morale, par qui est-elle engagée ? Le directeur juridique de l'époque entend pour savoir si les consignes données aux agents de manière structurelle exerçaient une influence sur les dépositions. Mme.C qui aurait été l'instrument, celle à l'initiative d'on ne sait trop quoi mais a-t-elle été entendue dans le dossier annexe ? Pas davantage. Normal.

L'interprétation donnée des écoutes est tout à fait inappropriée et surtout ne correspond pas à une réalité. Vous avez dit sans ces écoutes, on ne serait peut-être pas arrivé jusqu'au Tribunal. De qui se moque-t-on ? Ceux qui étaient directement concernés par la maintenance à Brétigny, messieurs P et P, ont-ils été entendus ? Non, aucune convention n'a été retranscrite. On a retranscrit des gens qui n'étaient pas présents sur place, jamais ceux qui s'occupaient de la maintenance à Brétigny, qui n'ont jamais été vérifiés sur le vif, ni dans les documents ou sur place. Rien. Ces écoutes téléphoniques, d'ailleurs rares, M. A sur écoute du 23 octobre 2013 au 23 octobre 2014, un an d'écoute. Ce qui m'a frappé, et qui devrait vous surprendre vous aussi en tant que professionnels, c'est que parfois les écoutes téléphoniques et conversations sont retranscrites après une semaine, des mois. Là, la retranscription des écoutes téléphoniques se faisait en direct. Les procès-verbaux sont dans les 30 minutes ou dans l'heure qui suit l'appel. Pourquoi ? Je prends un exemple pour vous faire comprendre ce que je dis. Le 4 décembre 2013, c'est la première audition de M. A. Il est placé sur écoute téléphonique depuis le 17 octobre 2013. M.L, au cours d'une réunion. Le policier fait son job. AMBERT est convoqué le 4 décembre 2013 dans l'après-midi et le matin, il est en conversation avec Mme. C. Trois conversations avec Mme C sont retranscrites : une le 31 octobre 2013, une autre le 29 novembre 2013 et une dernière le 4 décembre 2013. Le matin même de son audition, on écoute sa conversation qui a lieu à 9H49, retranscrite à 12H. Avant qu'il arrive, on sait ce qu'il a dit à Mme C. C'est là où on dit qu'il ne faut pas être quoi ? Il demande s'il peut ramener ses normes. Les siennes. Ils ont mes normes ? On sait d'après le dossier que grand nombre de normes ont déjà été remises à la justice en novembre 2013. Il suffit d'effectuer le travail dans les annexes, les 95 annexes 17re que vous avez le 24 juin 2014. C'est un procès-verbal qui est coté en **D5320**. Si on regarde sur les pages de garde, on voit la date de constitution des côtes et la remise des documents. On voit que la quasi-totalité des documents sont déjà remis, beaucoup, pas tous, mais beaucoup. Mais M. A, le 4 décembre, ne sait pas que les policiers ont déjà des normes. Je le dis de manière certaine car ce jour-là, il a été interrogé sur les normes, sur les IN. Il ne sait pas que cela a déjà été donné par les services juridiques, Mme L, car il n'a jamais eu de consigne pour lui dire de faire attention, aucun témoignage en ce sens, aucune consigne de ne pas dire la vérité. Il ne le sait même pas. Et surtout, Mme. C invite à ne rien rapporter, ne rien dire si on lui demande. Cela a fait les choux gras de la presse. *LECTURE*. Qu'est-ce qu'A fait quand il va à la police ce jour-là après sa conversation avec Mme C ? Quand il est entendu par la police le 4 décembre qu'est-ce qu'il donne ? Il donne l'expertise de 2007 sur la TJD 6/9 - **D 4778**. Mme C lui dit de ne rien donner, non je rigole. Il n'écoute pas Mme C, il va avec des documents et donne cette expertise retenue dans l'ordonnance de renvoi comme étant un élément à charge. Quand la SNCF nous dit depuis le début qu'aucune matière ne peut être tirée et que les conversations privées n'engagent que leurs auteurs, pas la personne morale et que les faits eux-mêmes démontrent l'inverse. Sinon pourquoi est-ce qu'ils se finissent en octobre 2014 ? Un inspecteur de la brigade criminelle écoute tous les jours S P. C'est lui qui pendant un an, est affecté à écouter en permanence et à retranscrire ce que disait M.A. En termes d'adéquation des moyens, sur les moyens alloués pour faire la lumière sur cette affaire, chacun se fera une opinion sur la manière de procéder. Si les policiers avaient découvert dans ces écoutes qu'il y avait une adéquation entre les auditions des témoins à cette période, les documents transmis et les écoutes téléphoniques ou que des témoins auraient dit que leur liberté de parole était entravée, alors ils l'auraient communiqué aux juges instructeurs. Les écoutes

sont terminées en octobre 2014, versées au dossier un an plus tard en novembre 2015. C'est dire qu'on s'en moque complètement et les professionnels, les policiers chargés quotidiennement de cette enquête ont su faire la part des choses entre conversations et réalité. Aucune politique généralisée de l'entreprise visant à entraver de quelque manière que ce soit le déroulement de ce procès. Ceci a toujours été contesté et ceci est toujours bien évidemment contesté encore à cette barre.

Ces écoutes ont même été utilisées par un conseil de la partie civile qui n'a plaidé que sur ça. Une affaire tellement entendue sur le fond que ces avocats, procureurs, n'ont pas jugé utile d'utiliser autre chose. Pour cet exercice qui est de plaider ou requérir, je ne sais pas. Le 14 novembre 2013, on a une discussion entre un membre de la direction juridique et M.A, travestissant l'écoute d'ailleurs. Je ne sais pas si vous vous rappelez des termes mais on est le 14 novembre 2013 et c'est une conversation qui fait suite à une première discussion avec M.A. On découvre dans les écoutes téléphoniques, que l'arrivée de cet expert extérieur à l'infra est très mal acceptée par M.A car il ne veut pas donner ses normes dans le cadre de la justice. Ce qui a été plaidé est faux Madame la Présidente : M A ne veut pas donner ses normes à M A car il dit : *LECTURE*. On ne parle absolument pas de la justice car la réaction de M A est de dire que si je donne l'information à l'expert judiciaire, il va les prendre. Sa réaction est de dire que si on se rend compte que les gars à Brétigny n'ont pas fait leur boulot, alors les normes seront à changer. Il cite un exemple, il dit : *"se souvenir des tangentes et retraits avec aiguilles qui bougeaient au passage des trains"* - *LECTURE*. C'est ce qu'explique M A. Il ne parle pas de la justice. Il dit que cet A vient, c'est un expert conseil, on ne sait pas ce qu'il veut. En **D10427**, il dit vouloir s'attacher les services d'un expert de renommée internationale qui est celle de A, dont l'autorité n'est plus à démontrer et qui a plus la capacité afin d'être sûr en interne de ce qui est dit par les gens en charge de la maintenance et comprendre. C'est l'inverse. Ce n'est pas parce que les experts judiciaires sont désignés par les juges instructeurs donc indépendants qu'ils sont forcément compétents. L'indépendance n'a rien à voir avec la compétence et la rémunération d'un expert n'a rien à voir avec son absence d'objectivité. Présentation trop simpliste dans un dossier d'une telle envergure. Au-delà de A, M.A, les plus grands ingénieurs ferroviaires qui ont le ferroviaire chevillé au corps et qui sont habités par l'esprit du service public ont pu accepter cette thèse présentée par certains dont je ne dirais pas la qualité. Des gens comme A qui viennent du laboratoire, des Arts et Métiers, de A auraient-ils accepté cette bataille judiciaire simplement pour être punis ? Ça doit quand même interpeller le Tribunal ? On ne sait pas à la SNCF que ces grandes peurs, d'une rigueur exceptionnelle, d'une loyauté, exigence, auxquelles il ne faut pas soumettre un document avec une virgule mal placée parce qu'ils vous les renvoient corrigées, j'en ai fait l'expérience. Que ces gens-là acceptent tous une thèse uniquement construite pour les moyens d'une défense pénale car SNCF aurait vu un tel enjeu que la diversion était nécessaire. Pas possible. SNCF est une société trop transparente, pas possible. Elle est extrêmement contrôlée, tout le temps, partout, par tout le monde.

Quand la SNCF s'est retrouvée dans cette situation le 12 juillet 2013, il a fallu alors se rendre à l'évidence, en tout cas celle qui était directement appréhendable. Bien qu'on sache que tout d'abord la cause du déraillement était identifiée. Bon. Si la cause du déraillement est identifiée, l'origine du désassemblage de cette boulonnerie ayant permis retournement éclisse, reste la question principalement de ce procès. L'erreur humaine a été écartée tout de suite, évidemment. Quelles sont les premières diligences effectuées par l'entreprise ? La situation à Brétigny ? le MAUZIN ? M.A a dit : *"la géométrie n'est pas la cause du déraillement, il n'y avait pas de problème de géométrie constaté au mois de juillet 2013"*. Pas de problème de danse constaté par les gens de la SNCF. Le fait qu'une liaison éclisse ait pu perdre à la fois 3 boulons, que ces boulons aient perdu leur tête et que l'éclisse se soit retournée : c'est un événement. C'est un fait jamais constaté dans l'histoire ferroviaire. Si vous aviez dit à un cheminot, ingénieur SNCF *"de ne pas avoir envisagé l'hypothèse où 3 boulons se détachent, perdant leur tête ou l'écrou permettant retournement éclisse"* ? Je pense que celui qui aurait dit ça aurait pris la porte. C'était inimaginable. On a vite constaté que le DPX était quelqu'un de sérieux. Dernière la famille A en novembre 2012, une tournée en février 2013, dernière tournée de voie le 7 juin 2013 par des gens travaillant à Brétigny depuis des années, RAS, le conducteur du

train n'entend rien le 12 juillet, il n'a rien constaté au passage du train. Pas de bruit, pas de choc, rien. Donc la SNCF s'est retrouvée face à une énigme. Et un scellé A9, cette rupture du bout de l'âme s'est retrouvé là. Comment est-ce possible ? DEF COEUR, dernière visite. A ce moment-là, les policiers font leur travail voire plus. Ce qui fait dire à M. PRÉSIDENT SNCF qu'il s'agit d'une faute de maintenance. Car il dit ça là, comment espérer la relaxe ? Il a expliqué mieux que je ne saurais le faire. Voilà ce qu'a considéré l'entreprise. Ne pas oublier cette situation d'effroi qui a tellement chamboulé. Mais il n'est pas le seul à avoir dit ça. 6 jours après cet accident, se tient le CHSCT - **Cote D 4497**, c'est le procès-verbal extraordinaire du 18 juillet 2013. Mme L préside avec M.G, M.A dont la présence est sollicitée ainsi que l'expert voie H G à la demande du C. M.GILLARD n'a jamais été entendu dans le cadre de la procédure mais il est là. Ce qui se joue, et je fais une parenthèse.

Au moment où l'accident arrive, le 12 juillet 2013, ce n'est pas une période neutre dans la période que traverse SNCF. Le conseil des ministres a annoncé une réforme pour modifier le statut de la SNCF, une loi sortie en 2014. Cette réforme est envisagée par certains, dictée par Bruxelles, en raison de la mise en conformité avec les règles européennes pour l'accès à la concurrence, complètement décriée par un certain nombre de syndicats. Il ne m'appartient pas de juger de la légitimité de ce combat ni de prendre position. Le 12 juin, a lieu une grève de 4 jours et les syndicats dénoncent dans le *prima* de l'époque que cette réforme allait entraîner des problèmes de moyens, d'effectifs, un certain nombre de revendications. La réforme allait nuire à la qualité du service. Il y a 4 jours de grève du 12 au 16 juin 2013, c'est significatif. Le 12 juillet survient cet accident. Un président qui vient sur les lieux et qui dit maladroitement : le problème c'est la maintenance. Que voulez-vous ? Que pensent alors les gens chargés de la maintenance ? Que peut-être l'entreprise, les huiles de là-haut, les cadres allaient renvoyer la responsabilité de cette maintenance mal faite. Mais si elle est mal faite, c'est par ceux qui en ont la charge. On ne peut pas exclure cette hypothèse de recherche de responsabilité, de focus que certains ont pu appréhender dans un certain nombre d'audiences et dont l'aboutissement est le rapport APTEIS. Pourquoi ? Parce que ce qui va être dit et notamment par SUD RAIL par exemple. Il est partie civile et pendant le temps de l'information judiciaire, il faisait remarquer l'état de délabrement (les 211 fautes remarquables devenues 211 anomalies). Mais il ne faut pas sortir de Polytechnique pour se dire que la visite du cœur faite le 30 août 2012 par M.H qu'on ne prétend pas faite, il dit pas qu'il n'a pas les moyens ou pas le temps. La famille B de 2011, personne ne dit qu'elle n'a pas été faite car il n'y avait pas les effectifs pour. La famille A de novembre 2012 est faite avec même une auscultation au marteau que vous avez oubliée. Personne n'a dit que les opérations de maintenance ne sont pas faites. Si un agent dit "*moi je dois faire ça mais désolé chef je n'ai pas le temps, ce n'est pas possible*", ce n'est jamais ce que SNCF a eu comme remontée d'information à Brétigny. A la barre, ils ont dit que c'était compliqué mais pas infaisable. Peut-être des VA sur lesquelles ils ne sont pas intervenus tout de suite parce que les référentiels prévoient un délai pour agir. Les visites devant être faites. Personne n'a dit qu'il était censé faire quelque chose et que finalement il ne l'a pas faite. Si on reprend la colonne vertébrale de la maintenance, de notre TJD 6/9, tout a été fait. SUD RAIL qui écrit aux juges instructeurs le 15 septembre 2014, qui va faire dire après la critique formulée par les experts judiciaires sur cet état de délabrement jamais vu. **D7712**. Le rapport fait état d'un état délabrement par ailleurs. Une telle formulation introduit un élément de comparaison - *LECTURE*. C'est SUD RAIL qui vient au soutien de la défense de ces agents à Brétigny. Si la maintenance n'a pas été faite, les agents n'ont pas fait leur travail, soit pour des raisons structurelles dicit APTEIS, donc ce n'est pas leur faute, ils n'avaient pas les conditions pour et c'est la raison du rapport APTEIS. Si ce sont les raisons, N'allons pas chercher ma raison ailleurs. Je trouve surprenant que l'on fasse si peu de cas du travail de M.A ou AM car ils ont été mandatés et payés par la défense de SNCF et qu'on consacre une journée entière à M.S alors que c'est un rapport commandé par les parties civiles C'est un rapport rédigé par quelqu'un qui se dit clairement que les autres rapports s'inscrivent dans une logique de lutte de classe au sein de la SNCF et qu'il faut lutter contre cette organisation verticale du travail. APTEIS est très proche de la CGT, désigné par des centrales syndicales dont ils sont proches philosophiquement. Le but étant de pouvoir fournir dans les relations avec l'employeur la crédibilité que donne l'agrément ministériel doublé d'une autorité au regard des

diplômes académiques de ceux qui rédigent les rapports. C'est un rapport militant. Suite à la réquisition du Procureur, M.S a retweeté "*peine maximale requise pour la SNCF*". Il est vrai que certains ont profité ici de cette barre, sur la douleur des victimes, sur l'empathie pour venir tenir un discours politique. Le directeur SUD RAIL est venu parler de B, de ses anciennes fonctions, ce qui n'a rien à voir avec le retournement de l'éclisse. D'autres nous ont pris pour des andouilles. Ceux qui sont venus dire "*M.PRÉSIDENT SNCF a été invité à une conversation en 2008 ? avec M.L*". Pensant vous flatter, madame la présidente, dans le sens de ce rendu. C'est un procédé abject. Cette dimension, vous ne pouvez pas l'ignorer, de ce qui a pu apparaître comme un angle d'attaque qui est de faire en sorte que ceux basés sur le terrain portent le chapeau. Cela n'a jamais été la position de l'entreprise qui a toujours été derrière ses agents. Ce n'est pas pour autant qu'il faut parler d'omerta entre salariés et SNCF comme l'a dit mon confrère C et qu'on serait libéré de cette omerta mafieuse uniquement quand on s'en va à la retraite. C'est d'ailleurs pour cela qu'il aurait fait citer M.LAUZERAL. Qui est allé avant les auditions chercher conseil dans les centrales syndicales et non pas la direction juridique ? Ce n'est pas un reproche, c'est un fait. A-t-on imaginé une seconde que du côté des centrales syndicales a été donné des consignes aux agents de Brétigny pour profiter de cette affaire pour se lancer dans d'autres combats qui dépassaient les explications de la survenance de l'accident ou de la prise en compte des victimes ? Est-ce que cela ne devrait pas vous accompagner Madame la Présidente lors de vos délibérés quand vous jugerez de la pertinence et de la crédibilité de certains des témoignages ? Évidemment que oui. Le policier qui a fait son enquête découvre effectivement que les documents de M.L ont été donnés le jour même. Le placement sous scellé a eu lieu le 12 juillet 2013. On entend le conducteur : il n'a rien constaté. On entend très vite les autres conducteurs de train. C'est normal, s'il y a un problème sur la voie, le premier à s'en rendre compte est le conducteur du train. Mais il est vrai que l'argument massue du Procureur : si sur 7 000 bulletins de service, aucun conducteur ne mentionne un problème sur la TJD, il ne faut pas démontrer qu'il n'y avait pas de problème, il faut démontrer qu'il y avait un problème. Il faut l'entendre pour le croire. C'était tellement récurrent les problèmes qu'à chaque fois qu'on passait, on était bringuebalé de toutes parts, mais ça, la SNCF, ils s'en foutent. Les problèmes sont récurrents mais tout le monde s'en moquait. Mais c'est évident, les conducteurs de trains sont tous à moitié fous, c'est dingue comme vous dites. Car après Brétigny, vous pensez qu'un conducteur est venu dire qu'il y avait effectivement quelque chose ? Il n'y a pas une ligne sur l'ordonnance de renvoi. Ils ont tous dit être en sécurité, que tout était normal, qu'il n'y avait pas de problème quand ils passaient à Brétigny. S'il y a de la danse, on le sait. Il a été dit que 2 cm de danse, on le sent, on arrête tout, on descend du train, évidemment. Les policiers ont regardé. On est face à cet événement inédit. Cela n'a pas été constaté. Une scène de guerre, à l'impossible nul n'est tenu. Le Procureur n'est pas revenu sur ça. M.A, expert en accident de voiture trouvé. On fait l'enquête et qu'est-ce que l'on découvre à l'issue de cette enquête le 12 juillet 2014, un an que la brigade criminelle enquête ? L'agent V - **D 3210** > 12 juin 2014. Il conclut : "*si le scénario probable du déraillement est imaginé vite après les faits...*". A ce stade, il semble prématuré d'établir un lien de causalité directe entre les deux. C'est le 12 juin 2014. Il a entendu les conducteurs, les agents en charge de la maintenance. Il a ça, il n'a pas de gens qui sont venus parler d'état de délabrement partout, plus rien, plus de tournées. Ce n'est pas ce que les agents disent, cette présentation est fausse, inexacte. La situation n'est pas parfaite, évidemment, comme l'organisation ici si on monte dans des bureaux de vos collègues. Il suffit de se promener dans les couloirs du Tribunal d'Evry ou de Bobigny. Qui a des conditions de travail optimales ? Est-ce que ça empêche les magistrats que vous êtes de prendre conscience de l'importance du dossier que vous avez en charge ? Le policier dit : *LECTURE DE LA SUITE*. La position d'entreprise n'a jamais été différente. Évidemment que l'on s'interroge. Quand sur la TJD 6/9 on a une opération de maintenance le 4 juillet, le 16 juin, le 7 février, il faut un élément de la personne morale sur ce qui est prétendu avoir été réalisé et ce qui ne l'a pas été. La charge de la preuve incombe à Monsieur le Procureur et heureusement. Monsieur le Procureur, vous n'avez pas poussé la porte dans laquelle la partie civile a mis un pied, celle de la présomption de culpabilité. Car la SNCF ne pourrait pas se défendre, sa culpabilité étant nécessairement acquise ? Il faudrait même que ce soit à elle d'apporter la charge de la preuve de son innocence. Vous avez dit, heureusement, ne pas partager cette idée, les garde-fous, mais ce n'est pas

inintéressant. Heureusement que la charge de la preuve vous appartient encore. Il faut que vous démontriez que ces opérations de maintenance à Brétigny n'ont pas été ou du moins mal faites. Alors face à cela, qu'avons-nous ? Nous avons pour objectiver cette problématique le travail des experts qui nous a été soumis. Je souhaiterais une courte pause de 15 minutes pour expliquer dans une seconde partie pourquoi les explications des experts judiciaires ainsi que le scénario établi par le Procureur de la République ne peuvent être retenus.

P : J'ai bien reçu 79 demandes individuelles évoquées. 310 pages.

AD : Je vous disais il y a quelques instants, quelques minutes, qu'au mois de juin 2014, le constat de la brigade criminelle pouvait être partagé par la SNCF, à savoir qu'aucune conclusion ne pouvait être tirée au regard de la maintenance effectuée ni un lien de causalité direct et certain avec l'accident. Aucune preuve n'a pu être recueillie de manière rigide et robuste pour montrer que les opérations n'avaient pas été réalisées. Pas de témoignage, rien. Il est certain que les rapports des experts judiciaires sont attendus par tous avec impatience et intérêt. Une remarque. C'est souvent le cas dans ce genre de dossier. SNCF n'ayant pas été mise en examen avec le rapport d'expertise, il n'y a pas le bénéfice des dispositions du Code de procédure pénale sur toutes les personnes mises en examen, pour permettre de suggérer des missions ou des compléments de mission confiés, commis par les magistrats instructeurs. Le travail est fait par les experts mandatés par les juges. M.R a participé à l'élaboration de sa propre mission. Il est difficile d'imaginer les juges instructeurs savoir définir les expertises métallurgiques auxquelles elles ne connaissent rien. C'est important car la SNCF mise en examen, la prise de connaissance du rapport d'expertise qui l'aura-t-on compris va être la principale raison pour laquelle le juge d'instruction va mettre en examen SNCF. Car avant, rien ne permet d'établir un lien entre la maintenance défaillante, de mauvaise qualité et la survenance de l'accident. Par conséquent, l'examen du Tribunal de la portée et des conclusions des rapports d'expertise sera fondamental comme on a eu l'occasion de l'expliquer.

Il y a 2 thèses qui s'affrontent : celle par les experts judiciaires et les parties civiles consistant à dire que ce désassemblage n'est que la conséquence d'une maintenance défaillante qui n'a pas été faite. Les experts qui ne contestent pas que les opérations de maintenance prévues n'étaient pas adaptées à la situation de Brétigny, ils disent simplement que ce pas une maintenance sans difficulté qui n'a pas été respectée car un certain nombre d'opérations n'ont pas été réalisées, cette conclusion à laquelle ils arrivent, fondée principalement sur les études menées par le CETIM qui est un serviteur adjoint aux experts judiciaires et par une analyse et une expérience d'experts. Quand SNCF a pris connaissance de ce rapport, il a été soumis, disséqué par les ingénieurs de l'infra, les sachants et si la SNCF a contesté ces rapports d'expertise, je veux le dire et le remarteler à la place qui est la mienne, au nom de l'entreprise, ce n'est pas dans un esprit de préparation de la défense, pour préparer le dossier judiciaire mais par les explications données par les experts judiciaires qui n'ont convaincu personne. Ce n'est pas qu'il y aurait eu au sein des ingénieurs en interne un crédit ou pas qui aurait été donné, ils ont unanimement rejeté leurs conclusions. Certains pourraient dire "*quelle valeur donner à ce rejet des ingénieurs de la SNCF*" ? Je pourrais répondre : pensez-vous un seul instant que ces hommes si dévoués à leur travail aient pris de la chose publique, penser que ces experts avaient raison et se taire au motif qu'il fallait s'aligner pour préparer la défense pénale ? Je dis tout de suite non. C'est faire peu de cas de la conscience professionnelle et des gens en interne. Mais surtout la responsabilité qui impose après un accident d'en comprendre la raison d'être. Le BEA ne détermine pas des responsabilités, pas plus que le rapport APTEIS, mais ils recherchent des causes pour faire des recommandations. Soumis à cette difficulté sur la temporalité et sur les raisons, je pense que nous pouvons reconnaître comme acquis un certain nombre de choses. C'est la rupture de ce bout d'âme, le scellé A9 à l'origine du départ des boulons en raison des efforts des exercices. La question est de savoir : à quelle date ce scellé A9 s'est-il fissuré ? Quand ? Pourquoi ? Quand les boulons ont-ils quitté sur le scellé A9 leur logement par le retournement de l'éclisse ? Quand les experts judiciaires sont rentrés ici, ils ont dit que la rupture avait eu lieu au moins 3 mois avant. L'ordonnance de renvoi

avait retenu que le désordre de la boulonnerie de ce joint éclissé ne pouvait dater de manière certaine qu'un mois tout au plus avant l'accident. C'est en étant arrivé devant cette juridiction, pour préparer notre défense rédigée pendant l'information judiciaire et contesté la méthodologie employée. Le CETIM pendant instruction a utilisé la méthode empirique : il n'y a pas de mesure du taux d'oxydation, des mesures scientifiques disant que la tête de boulons a rompu par fatigue, écrivant de manière assez précise qu'ils sont partis depuis de nombreux mois. Lorsque nous avons pris connaissance de ce résultat, on a demandé la démonstration scientifique. Le CETIM a pris des mesures du taux d'oxydation et a transmis des résultats pas fiables. C'est M.R lui-même qui le dit. Évident que si c'est parti depuis 3 mois ou 2 jours, ce ne seront pas les mêmes conséquences au regard de la maintenance. Il s'agit d'une question légitime et qui traverse l'esprit des parties civiles. Ils ont livré des mesures d'oxydation contradictoires et incohérentes. La vise occupant avec la seconde, le taux d'oxydation est plus important que l'autre. Je ne vais pas alourdir inutilement mon explication car dans le débat et les conclusions l'expliquent. Mais les résultats sont inhérents à ce qu'y est indiqué car il a dit ne pas pouvoir faire ? Quand M.R est venu à cette barre, il a dit quelque chose d'assez important et je regrette Monsieur le Procureur et les avocats des parties civiles qui ont fait comme si cette audience n'avait servi à rien. Comme si les experts judiciaires avaient dit quelque chose d'inutile alors que c'était intéressant, ne pouvant remettre ce qui a été vu comme un fait acquis. Il y a plusieurs choses importantes. M. RÉGNIER a dit très clairement "*je suis incapable de dater la séparation des têtes, des fûts, des boulons, je ne peux pas la dater, je ne peux que mesurer des taux d'oxydation mais je ne connais pas l'origine, je ne sais pas si le boulon était là ou pas, la valeur d'oxydation à l'intérieur des faciès*". Il a été transparent, à l'impossible nul n'est tenu : il ne peut pas dater avec ces mesures de taux d'oxydation. Autre précision extrêmement importante : "*je suis incapable de vous dire à quelle date les boulons sont sortis de leur logement*". Ce qui a été dit est fondamental. C'est sur le fondement des travaux du CETIM qui, ayant cherché coûte que coûte, vaille que vaille, contre toute la rigueur scientifique la valeur la plus élémentaire, les experts judiciaires se sont appuyés sur le travail du CETIM en disant dis donc que ça avait été démontré. Une partie importante de leur rapport et de leur fondement se sont écroulés à leur audience. Pendant vos délibérés, vous ne pouvez tirer du rapport du CETIM pour considérer dans votre jugement final que la boulonnerie, la vise 1 a cassé sa tête à telle date et celle-ci à telle date alors que lui-même n'a pas pu le faire. Ça, Monsieur le Procureur, vous l'avez complètement passé sous silence comme tout le monde et je comprends car ça vient ébranler une partie du scénario des experts judiciaires. Puis les experts judiciaires ont dit qu'il y a le scellé A9. Ce bout et ces faciès poli-miroir sont la preuve indiscutable de ce que le matage correspond à la répétabilité de chocs, étant à l'écrit 2 millions de cycles et à l'audience on est arrivé à quelques centaines de milliers de cycles. A raison de 3000 cycles par jour, ça fait quand même une très grande différence. Mais surtout, et je ne comprends pas que Monsieur le Procureur n'ait pas dit un mot, l'un de mes confrères a employé le mot de charlatan, j'ai trop de respect pour les gens qui comparaissent à cette barre pour reprendre l'expression. Face à des parties civiles, il y a des mots que moi je n'utiliserai pas. A la question "*Messieurs les experts, vous prétendez que la scellé A9 a rompu depuis 3 mois, sur quel fondement ? Sur notre "expérience*". Oui le poli-miroir et l'absence d'oxydation sont la preuve du matage. Le matage peut être la répétabilité ou un choc unique selon la définition du CETIM. Un matage, ce sont des chocs répétés ou alors un choc unique et fort. A la question de savoir "*est-ce qu'il existe des études qui permettraient d'essayer d'objectiver ce que vous dites, l'acier mangé se mate et dans quelles conditions ? Combien de cycles faut-il appliquer à cet acier au manganèse pour aboutir à cet effet poli-miroir ? Une question légitime Madame la Présidente*". Puis on répond : "*Non, ah finalement si Maître, il y a une étude en Belgique mais je ne peux pas vous en parler. On a été désigné dans l'accident de train à Brétigny et on a été désigné*". Là Madame la Présidente, je ne parle pas de charlatan mais de menteurs et je pèse mes mots. Monsieur le Procureur, vous ne vous êtes pas levé pour intervenir sur un point aussi crucial, sur les experts judiciaires sollicités par les juges instructeurs, comme s'il fallait mettre des têtes sur des pics. Vous savez que depuis 2014, une étude scientifique sur le matage en manganèse est menée et on n'en a jamais parlé à personne. Dans quel monde judiciaire sommes-nous ? Sommes-nous les seuls sur les bancs des prévenus révoltés par le dépôt des experts judiciaires dans un dossier d'une telle envergure ? Ou sur le suivi au cœur du

dossier ? J'espère que Monsieur le Procureur vous allez signaler ces faits aux Procureurs généraux concernant la liste où sont inscrits les experts judiciaires car il s'agit d'une faute professionnelle, une faute incommensurable. C'est une faute de cacher à la justice française. Tout le monde sait que c'est une fadaise, un mensonge, pour sauver le reste de l'expertise. Le CETIM s'est écroulé, M.R a été contraint d'avouer, avec sa sincérité, lui qui n'est pas expert judiciaire, qui s'est retrouvé dans cette affaire sans comprendre comment, qu'on ne peut pas dater ou tirer des conclusions et les experts judiciaires, obligés d'avouer qu'une fissure a été mesurée à 20 mm en août 2012 comme nous prétendons, comme tel a été le cas a pu évoluer rapidement, non pas en juillet 2013 mais au mois d'avril 2013, à la conditions que les éclisses aient été bien serrées, ce dont personne n'est capable d'apporter la preuve ou l'absence de preuve. C'est ce qu'ils ont dit à cette barre. Et quand vous rédigerez à cette barre sur ce que vous ne pourrez retirer ce que les experts judiciaires, vous ne pourrez pas faire abstraction de ce qu'ils ont dit à l'audience. Une fissure contrôlée en 2012 a pu évoluer pour être dans l'état du scellé, à condition que les éclisses soient serrées mais je ne peux pas vous en apporter la preuve. Mais la brillance constatée sur la grosse rondelle permet de confirmer. Les experts Madame la Présidente, ne vous disent pas que la thèse la plus probable retenue par SNCF pour expliquer ce qui s'est passé est une thèse importante, un élément extrêmement important. Ils ne disent pas non que la fissure s'est développée rapidement depuis 2012 pour arriver en peu de temps-là, ils ne disent pas cette importance mais selon eux, ce n'est pas ça qui s'est passé. Ils ne disent pas que le scénario retenu par A pour expliquer la fissuration de cette âme est à écarter. Ça, ils n'en ont pas dit un mot. Nécessairement, il est important car vous ne pourrez pas dans votre délibéré partir d'autre chose d'abord que du scénario qui vous apparaît comme celui qui ressort des explications des uns et des autres. Le Tribunal n'est pas responsable du dossier soumis, de ce que disent les experts mais de la responsabilité, de la prise en compte de ce qui s'est dit, de ce qui va être retenu ou non.

Ce que vous a dit le Procureur sur la fissure contrôlée en 2012 à 8 mm puis, on nous a expliqué qu'une fissure au manganèse ça évoluait de 100 mm par an. Pas du tout ? Vous êtes trop intelligent pour ne pas comprendre ce que nous avons dit. C'est une moyenne, il y a des barèmes. La fissure manganèse peut évoluer de 10 mm par an, c'est ce que A a dit. Mais il n'existe pas de nomenclature de la vitesse d'évolution d'une fissure de l'acier en manganèse, c'est une hypothèse. C'est un argument que vous ne pouvez pas retenir Monsieur le Procureur. Nous nous retrouvons 9 ans après les faits avec un travail des experts qui vous disent : *"Non, je ne peux pas dater, scientifiquement on ne peut pas dater, ce qui est dit n'est pas important mais je ne pense pas selon mon expérience et car il y aurait une étude en Belgique pour dire que l'effet-miroir tel que là n'est pas ça"*(citation reformulée). Ce n'est pas sérieux. L'hypothèse, je préfère ce terme à celui de thèse. L'hypothèse d'un défaut métallurgique n'a pas été émise en premier par SNCF tout de suite, projetée comme ça. Non. Le premier qui en parle c'est le 18 juillet 2013, quand l'expert voie du CHSCT a été entendu et dit, réagissant aux propos de M. PRÉSIDENT SNCF . C'est en **D4501** : *"Trop de précipitation sur l'accident, des pistes à ne pas négliger, ne pas parler de la défaillance des éclisses mais pourquoi une rupture (...) La piste d'un défaut matériel doit aussi être prise en compte"*. Ce sont des professionnels. Les gens de la boîte disent non. Quand on lit l'expertise, on lit que l'hypothèse d'un défaut métallurgique n'a jamais été envisagée par les experts. On a appris à cette barre qu'ils l'avaient envisagée. Ça n'engage qu'eux. Ils disent en avoir parlé aux magistrats instructeurs en disant que l'hypothèse d'un défaut métallurgique à envisager mais les juges instructeurs ont dit non en raison d'un problème de coût, il ne faut pas toucher à l'intégrité du scellé. Est-ce que le manque de moyens à l'institution judiciaire qui a fait que M.R et le CETIM se contentent d'un examen morphologique et spectrographique et non d'expertises métallurgiques longues et coûteuses pour une question de budget ? Je pose la question. Je dis simplement qu'on l'aurait suggéré mais cela aurait été rejeté en raison d'un problème de budget.

Puis lorsque nous avons demandé aux juges instructeurs une possible fissuration rapide ? On ne sait pas au regard des travaux de M.R. On a eu un débat sur la possibilité de faire des coupes longitudinales ou verticales. Nous avons demandé aux magistrats instructeurs en disant tout de même qu'il faut qualifier. Ils ont répondu non. La chambre d'instruction de la Cour d'appel de Paris qui n'est pas la

défense de la SNCF ont regardé le dossier et avec un problème aussi majeur que soit l'impressibilité ou un défaut de maintenance, on fait la part des choses. Voilà ce qu'ils écrivent le 24 avril 2017 : *"en l'absence d'expertise métallurgique complémentaire, les causes de la fissuration de l'âme pouvant être dues à un défaut de l'acier et peuvent être déterminées en l'état, doute quant aux causes de l'accident (...)".* LECTURE. La faute d'expertise sur ce point est à exclure. Voilà ce qu'écrit la Cour d'Appel de Paris en des termes on ne peut plus clairs. Normalement, pas à rechercher. Le renvoi du scellé à M.R qui, au lieu de faire ce qui est demandé, vous avez peut-être en mémoire la projection avec ses coupes C, ce que nous avons reproché. Il ne l'a pas fait dans le bon sens ni ce qui a été demandé. L'expertise était jugée nécessaire pour écarter le défaut de métallurgie par le CETIM de manière incomplète, qu'est-ce qu'elle a appris ? Qu'il y avait bien un certain nombre de défauts de fonderie, en somme toutes classiques. Mais il n'a pas effectué les diligences expertales devant être faites, c'est que la SNCF dit. Les découpes longitudinales au niveau de la fissure pour lever totalement le doute, ce d'autant que le faciès de la fissure de cet about. Normalement la fissure c'est 45°C. Le fait que le faciès de la fissure soit remonté tout de suite à la verticale est un indice extrêmement fort quant à l'hypothèse d'un défaut dans la métallurgie. Nous restons donc aujourd'hui dans cette situation où ce doute réel et certain, qui s'appuie sur ce faciès de rupture, combiné à ces visites qu'on a faites par raillés, par le fait que les conducteurs et tous les éléments des traces de brillance sur les éclisses, le doute n'est pas levé sur les travaux du CETIM, non constat du nombre d'imperfections qu'il a qualifié de *"défauts classiques de fonderie"*. On ne les trouve pas toujours. On peut trouver certains petits défauts, on en trouve toujours. Mais ils sont un indice supplémentaire à mettre en relation avec la possibilité que ce faciès de rupture traduit une fissure en escalier. Qu'avez-vous donc à votre disposition pour partager ces deux thèses ? Les expertises, le travail des experts judiciaires, je vous ai tout dit. M.R, expert métallurgique, a dit que la face était inexploitable : il est impossible d'en tirer les conclusions sur la date de détachement. Vous me dites mais il n'y a pas de traces d'oxydation et vous en faites un élément Monsieur le Procureur pour dire que cela battait donc que les frottements empêchaient l'oxydation. Mais je pourrais vous répondre et c'est ce que je vais faire, que s'il n'y a pas de trace d'oxydation, c'est car il n'y a pas eu le temps. Ce que je vous ai dit est en l'état une hypothèse tout aussi valable que la vôtre, voire plus car on a des éléments sur le faciès de rupture qui avait fait dire à tous les ingénieurs SNCF que c'était une rupture en escalier. Qu'est-ce que vous avez comme élément pour me dire que la maintenance n'a pas été faite correctement sur cette TJD 6/9 ? Vous avez les 211 faits remarquables. J'ai pris le soin dans mes conclusions de vous joindre des tableaux, des annexes. Nous avons compris que le BEA ne sait pas ce qu'il dit. Seul. Les explications qu'il donne : la conformité des attaches en fonction de la voie contestée. Vous imaginez, SUD RAIL l'a dit et je le redis : ça ne repose sur rien. Le scellé a été découpé, transporté, le siège de cet accident, les pressions fortes subies par l'appareil de voie ne font que démontrer que cet appareil de voie aurait présenté un état délabrement jamais vu auparavant. Les cheminots ne le disent pas, ni les syndicats, ni le BEA, ni M.A. Mêmes eux sur les 211 faits remarquables, ils disent que 100, la moitié, ne savent pas si les défauts sont apparus avant ou après l'accident. Les vrais experts ont une perception de dangerosité particulière. Ils y sont allés en décembre 2013 et en février 2014 munis de leurs outils, flanqués de leur OPJ, aller à Juvisy et à Noisy-Le-Sec. Ils ont écrit aux magistrats instructeurs le constat de quelque chose, que les trains vont dérailler. Ils ont aussi écrit au Procureur qui a écrit au Président. Nous y sommes allés, des détails. Leur perception n'engage qu'eux. C'est comme leurs recommandations en termes de boulons, le joint éclissé cassé, le changement des 3 autres pour repartir de 0. Ça sort de nulle part. Ça fait penser aux échanges avec le juge instructeur sur le serrage idéal. Ce n'est pas refusé le débat, dire qu'on sait mieux que vous, que quiconque, mais simplement ce n'est pas sérieux. Depuis un siècle, la boulonnerie, à la SNCF, certains y passent leurs journées, ils s'y connaissent, et là on devrait croire qu'ils arriveraient à l'expertise en bandoulière, le boulon en fleur de fusil et il faudrait tout changer, quelle crédibilité ? Sur quel fondement scientifique ? A la SNCF on ne peut se contenter de ça. Il faut des faits, des mesures, des calculs cinétiques qui sont faits. Le jugement de valeur qu'on peut porter n'est pas nécessairement le meilleur. Le Président a dit, ils y sont allés en décembre 2013, alors pourquoi attendre février 2014 pour signaler les problèmes vus en décembre 2013 ? C'est un jugement qu'ils ont porté, très ferme, très humble. Il faut faire un pas en

arrière sur la portée des jugements. Certains des IN sont compliqués, on ne comprend pas. Quand ce n'est pas votre métier, c'est compliqué et c'est évident. S'ils avaient dit le contraire, on ne les aurait pas crus. Personne ne peut découvrir cette matière difficile qu'est le ferroviaire à la SNCF. Évidemment que c'est complexe, qu'il y a plein de référentiels. Tous les référentiels du monde ne changeront rien à l'acquisition d'un métier, d'un geste métier comme le serrage à la clé de 38. Ça ne s'apprend pas dans les référentiels. On sait que les agents ont expérimenté. Vous ne trouverez pas dans la démonstration d'un trait lapidaire "*j'affirme*" après avoir dit "*je suppose, je pense que*". J'ai commencé à les compter pendant votre réquisition mais j'ai dû arrêter car ma feuille n'était plus assez grande. Vous êtes à la recherche de la vérité comme nous. Mais ce n'est pas vrai, vous êtes entrés dans cette salle d'audience avec déjà une vérité en tête et vous recherchez des coupables. Il ne sert à rien de plaider pour rechercher la vérité. Ils prétendent la détenir avant même d'entrer dans la salle d'audience : défaut de métallurgie, que c'est une organisation structurelle qui a permis ça donc le retournement de l'éclisse s'est produit. Ne dites pas à mes chers confrères que vous êtes ici pour rechercher la vérité, ce n'est pas vrai. Vous êtes ici pour rechercher une culpabilité. Je le respecte. Mais ne biaisez pas le débat. Vous n'avez de cesse de ramener à votre thèse sans prendre en compte ce que dit à l'audience. Quand les choses sont désagréables à l'encontre de ce que vous soutenez : soit la parole libérée part à la retraite, soit les experts ont dit ce que vous voulez entendre mais qu'ils n'ont pas dit. Ce n'est pas ça. Le travail du Tribunal est de se plonger sur l'analyse de ces faits. Vous dites que ça n'a pas été démonté depuis 2008. Je me suis demandé si vous suggérez que les agents faisaient faussement leur travail. Je le dis. La thèse qui voudrait que depuis de la famille B de 2008 et la découverte de cette fissure, n'aurait par la suite jamais fait l'objet d'aucune surveillance, jamais démonté, ni en juin juillet 2010, 2011, 2012 est une thèse Monsieur le Procureur qui apparaît pour le coup impossible, que vous ne démontrez pas sauf à vous réfugier derrière cette erreur d'about.

L'erreur d'about serait selon vous la démonstration absolue que cela n'a jamais été démonté car si cela avait été démonté, erreur faite. Ça démontre à tout le plus qu'une erreur a été faite et qu'elle a été reproduite mais ni plus ni moins. Un auteur célèbre a même dit "*Une erreur constatée répétée, ce n'est plus une erreur, c'est une décision, un choix*" (Paulo Coelho). Je ne comprends pas. On démonte, on trouve une fissure qui est mentionnée sur la fiche, on saura par la suite qu'il n'y avait pas de fissure sur l'about D. Ça veut dire que la fissure détectée en 2008 est sur l'about C. On dit une fissure sur l'un des abouts et ce n'est ni sur les bouts A, B et D. Donc c'est forcément l'about C, il ne peut pas en être autrement. Sinon quelle est l'autre explication que vous nous donnez ? C'est une erreur initiale. Ne dites pas Monsieur le Procureur que finalement les agents ne savent pas relever les abouts. Certains sont venus dire à la barre que c'est compliqué. Et puis ça a été enregistré comme ça dans DEF COEUR. On n'enregistre pas comme dans DEF cœur, parce que ça déclenche des surveillances annuelles. Vous faites de faute de M.M, l'expert cœur, une faute de nature à engager la responsabilité de la personne morale. M.M a été entendu par les juges instructeurs comme témoin assisté, sur cette erreur d'about, mais à aucun moment il a dit qu'il n'avait pas démonté en juin 2008 ou que les opérations de démontage n'avaient pas été faites en raison d'un problème d'effectifs, de moyens. M aurait commis une faute simple de nature à engager la responsabilité de la personne morale. Il conteste la faute que vous lui imposez et qui n'est absolument pas caractérisée. Quelle qualité a-t-il pour engager la responsabilité de la personne morale ? Quand bien même M.M aurait-il besoin de raisonnement, en 2008, à Brétigny, se contentant de ce que les agents avaient de l'expérience, confiance. Pure hypothèse, il ne le dit pas. S'il a commis cette faute, elle n'est pas susceptible d'engendrer la responsabilité de la personne morale. La personne morale poursuivie a dans son DEF cœur une fissure qui est une avarie détectée en 2008. Il n'y a pas de raison de penser qu'une faute a été commise. En 2009, on ne sait pas qui a fait la surveillance du cœur. En 2010, on sait que c'est M.R qui a surveillé le cœur. Vous ne dites pas Monsieur le Procureur que R a commis une faute en ne démontant pas. La fiche de 2010 de R n'est pas arguée de faux. Messieurs R, M et H sont prétendus n'avoir pas fait le travail, une faute caractérisée possible au regard de l'obligation de sécurité etc. Imaginons E. H comparaissant à la barre de ce tribunal pour avoir faussement prétendu, c'est la logique de votre réquisitoire. Logique de la procédure annexe. Mais vous n'êtes pas allé au bout car

vous ne pouvez pas, vous ne pouvez pas démontrer que H n'a pas démonté. Je ne connais pas l'explication que vous donnez aux parties civiles Vous avez donc des agents qui, selon vous, ont sciemment prétendu une mission qu'ils n'ont pas faite ? Pourquoi ils ne sont pas là ? Parce qu'il n'y a plus de raison. Ah on a ouvert cette procédure distincte sur ce faux du mois d'août 2012. Le document de la famille 2012 on pense que c'est celui du suivi cœur de 2010. Mais on ne sait rien, on allègue, on suppose mais s'il y a des faits, on instruit, on enquête. Quelle est la date du réquisitoire introductif par une enquête ouverte sur ces faits de faux ? Dès 2014, 2015, 2016 ? Non, l'histoire est beaucoup moins glorieuse que ça. Le 9 mai 2016, en application de l'article 90-1 du Code de procédure pénale, a lieu une grande réunion dans les locaux de la Cour d'appel de PARIS pour faire le point sur l'état d'avancement. A ce stade, la mise en examen RFF et SNCF. L'accès aux écoutes téléphoniques, les allégations et les comptes-rendus auxquels la justice n'avait pas donné suite à mais si pas de suite, c'est parce qu'il n'y avait pas de matière à ça. Décalage entre les écoutes et les auditions des témoins. Ce sont des gens responsables. Mais il n'y a pas de matière. En revanche, le Procureur est coupable de de son action et il sait qu'à cette réunion de 2016, on va demander des comptes. L'information judiciaire est ouverte le 6 mai 2016. C'est curieux, 3 jours avant la réunion où pas mal parties civiles pas contentes sont présentes. Donc les choses se passent, pas de tête, pas de responsable, il n'y a pas ce qu'il faut. Et je dis bien que cela a été fait en catimini. C'est après la réunion du 9 mai que le magistrat instructeur apprend l'ouverture de l'information judiciaire. Et vous vous rendez à la réunion des victimes le 9 mai 2016. Puis la présentation de la réunion des victimes malgré les critiques sur la tenue de l'information judiciaire. Parce qu'ils vont être désignés mais un autre magistrat instructeur intervient. Il va vouloir la relayer à ceux qui sont saisis de la faute principale. Mais pourquoi ne pas être allé au bout ? Pourquoi cette accusation à l'eau tiède qui n'ose pas aller au bout, pour dire H, R ont fait un faux ? H, août 2012, sa fiche manuscrite, il l'a donnée en septembre 2012 : pas d'accident, pas de procédure judiciaire à ce moment-là. La saisie dans le logiciel DEF cœur de P le 10 septembre 2012, il l'a bien fait sur la base de cette fiche manuscrite. Il ne l'a pas inventée. Il a même noté "*enregistré dans DEF Cœur*". La date de saisie du 10 juin 2012 dans DEFCEUR est une date infalsifiable. H quoi ? Chargé et responsable du travail avec les différents documents, suivi de cœur les 28 et 29. La fiche a été imprimée le 12 août 2012. Ça voudrait dire qu'au plus tard le 10 septembre 2012, a été donnée à P une fiche. Sciemment, il lui aurait donné une fiche en prétendant avoir fait quelque chose qu'il savait ne pas avoir faite. Mais il n'est pas là M.H. Quelle béance dans cette accusation. Une réquisition qui est inachevée car deux relaxes de deux prévenus seulement et en appliquant la loi, je vais demander la relaxe des 3 prévenus. Est-ce que la SNCF a raison de douter que la visite a eu lieu le 30 août 2012 ? Non. On nous dit erreur d'about. Accident le 12 juillet, où le scellé A9 a rompu. Le soir même de l'accident, on met sous scellé la fiche du suivi de DEF cœur disant fissure sur l'about D. Personne n'émet l'hypothèse ou idée qu'on devait en tirer dans la conclusion, même pas les experts judiciaires, c'est que l'accident avait eu lieu sur une fissure pas détectée donc pas surveillée. Logique ce que je dis. Ce sont les policiers qui vont aller le 19 février 2014 au hangar avec les experts, qui eux-mêmes ne se sont pas rendu compte qu'il y avait une difficulté en se disant "*bah tiens sur ce cœur une seule fissure est suivie alors qu'en fait il y en a deux : une sur l'about about B et D*" si on suit raisonnablement accusation. Ce n'est que le 19 février 2014 dans les locaux de la base aérienne qu'ils démontrent pour je cite "*vérifier les fissures sur les autres abouts*". La conclusion est : "*il n'y a pas d'autre fissure, pas de fissure de l'about D*". C'est à ce moment-là que le policier s'interroge sur l'hypothèse d'une possible inversion de l'about, donc d'un défaut de suivi et de remplissage des fiches d'avaries. On ne peut pas dire que cette erreur dans le suivi a sauté aux yeux de qui que ce soit dès le début. Cette question de la numérisation des abouts est une question à laquelle vous ne pourrez pas déduire et écrire dans votre jugement que c'est la preuve absolue et de la démonstration que l'about n'a pas été démonté depuis 2008. Parce que, nécessairement, l'erreur aurait été corrigée. Tout le monde sait dans les expériences, dans les facteurs organisationnels humains, qu'une erreur produite dans DEF cœur peut se reproduire à de nombreuses reprises. Il y a une différence fondamentale entre l'about C et D. Sur cette erreur d'about d'ailleurs, le 16 octobre 2014, les policiers peuvent tirer des conclusions car ça vous arrange dans votre logique inquisitoire - **D 7762** > le policier indique qu'ayant entendu M.G, qu'aucune explication définitive ne

peut être avancée. Que s'est-il passé après octobre 2014 pour que vous tiriez des conclusions définitives ? Vous voyez, rien. Vous ne pouviez pas accuser les agents d'avoir volontairement menti, de n'avoir pas fait leur travail. Pourtant c'est très clair : il n'y a pas eu d'évolution. De 10 à 20, c'est un contrôle qui a été prétendu fait. Les experts ne vous permettent pas des éléments techniques (matage, oxydation, datation) de dire que ce scellé aurait déjà progressé de cette manière. Il y a un doute. La SNCF considère qu'elle n'a aucune raison de remettre en doute la parole de ses agents. Aucun des agents, ni R, H, M. Quand on a vu H, qu'on lui a présenté la fiche DEFCEOUR, il n'a pas prétendu l'avoir faite ou pas, une opération somme toute normale qu'il avait l'habitude de faire.

La question pertinente qui se pose, c'est de savoir : la dernière famille A a-t-elle été faite en novembre 2012 ? Oui, mais 22 mois après. Mais même si le Procureur a raison, qu'il faut considérer que c'est fautif car pas de retard, pas calendaire. Si ça n'avait pas eu lieu en janvier, 2011, 2012 et 2013, c'est à 6 mois d'écart qu'elle aurait été faite. Mais la famille A de 2012 qui aurait été faite, contrairement à ce que vous prétendez, l'auscultation au marteau a été faite. Ce sont les **Cotes D20 076 - D20 077 - D20 079**. Ce que vous avez dit est faux Monsieur le Procureur. Au mois de novembre 2012, la famille A a été faite, la case de l'auscultation au marteau est renseignée : *RAS*. Quelle importance peut avoir en termes de lien de causalité l'absence d'auscultation au marteau ? Aucun. Si en novembre 2012 le scellé était rompu ou si la fissure telle que pas possible d'être aperçue, il y aurait eu une auscultation marteau en novembre 2012. Puis en février 2013 la famille B N-1 devant être faite en 2014. Erreur : on ne démonte pas les joints éclissés, on vient voir ce qu'il y a à faire. Qu'est-ce que vous avez à opposer à ces éléments factuels quand des agents viennent dire que le marteau donné de 400 grammes a frappé sur le cœur et que *RAS* ? Pourquoi ne faudrait-il pas les croire ? Ce sont des agents inexpérimentés ? Qui n'ont pas connaissance des voies de Brétigny ? Ils les connaissent par cœur. Comment traiter cet élément ? Pourquoi ne tirez-vous pas les conclusions ? Car cela va à l'encontre de votre thèse et de votre démonstration. Les opérations de maintenance, indépendamment des problèmes de traçabilité sur la TJD 6/9, ont été réalisées. Ce n'est pas à 15 reprises qu'on aurait dû démonter le joint éclissé. 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 : auscultation au marteau en novembre 2012. Et le 7 juin 2013, M.L. indique 10 boulons manquants sur sa fiche. Alors les boulons ont été retrouvés. Aucun élément pour prouver ce que vous avancez. C'est la raison pour laquelle ce n'est pas par esprit bravache ou pour sauver un casier judiciaire déjà rempli de la SNCF qui n'aurait qu'à avouer, ce n'est qu'une peine d'amende mais le sujet ce n'est pas ça, mais la compréhension de ce qui s'est passé. Rien de ce qui a été soumis au Tribunal permet de remettre en cause le rapport A sur la section de ce désassemblage en 10 points. Le scénario n'est pas compatible avec le leur sur le scellé A9, le désassemblage qui aurait eu lieu en avril 2013. Quant au boulon n°3, les traces de brillance. Je ne suis pas dans la tête du Tribunal. Chacun a vu des traces de brillance extérieures. Des experts ont constaté à la barre, et avec culot, ont dit que la trace pourrait être apparue en juillet 2013. Chacun entend ou ose motiver quoi que ce soit quand il est capable de dire des choses pareilles dans un accident d'une telle nature, dire que les traces de brillances aient pu apparaître entre juillet 2013 et 2022, c'est indécent. Fallait-il renouveler de manière anticipée cet appareil de voie ? Éléments ? En 2011 : famille B, 4 voies en 2010 prévues à changer, manifestement ça n'a changé car il y a la tournée en 2012. On sait que ça va changer. On nous dit qu'aucune raison objective laissant penser que cet appareil de voie devait être changé. Sur le cœur, vous dites 2 - 3 ans Monsieur le Procureur car les cœurs s'usent trop vite alors que c'est l'inverse, c'est avant que des expertises faites, 2003, 2004 et 2007 pour prendre en considération. Ce n'est pas être dans le déni, quand il y a un problème on y va, les modifications apportées ont permis d'allonger la durée de vie des cœurs. C'est l'inverse Monsieur le Procureur. Placé en 2006, il avait 7 ans. L'accident n'est pas arrivé sur un matériel obsolète. Là où l'éclisse s'est retournée, là où est survenu le défaut métallurgique (hypothèse plus possible), changé en 2006. Il y a eu des travaux qui ont été effectués. Expertise de 2009 : on a sorti un certain nombre de formulations qui, sorties de leur contexte, ne disaient pas ce qu'on prétendait ce qu'elles disaient. Oui, problème de géométrie. Ça a été résolu après par les travaux recommandés par D. La réponse est oui : le procès-verbal de février 2010 indique que le problème a été corrigé, pris en considération. On est loin d'une situation de Brétigny qui n'a pas été suivie, où les experts n'étaient pas venus. On nous parle de

problèmes de géométrie récurrents. Une fois qu'on a dit ça, quels sont les faits ? Quels sont les éléments ? Entre le 1er juillet 2011 et le 12 juillet 2013, à 5 dates, pas une de plus, nous avons eu des problèmes de géométrie. Combien concernent précisément la TJD 6/9 ? Un. Il va falloir confronter des allégations à l'emporte pièce pour les confronter à notre TJD 6/9. Aucune raison objective de remplacer cet appareil de voie comme pas davantage de raison sur l'interrogation du plan de voie. Les magistrats instructeurs ont été saisis de cette question en octobre 2014 d'une demande d'acte déposée par la FENVAC autrement conseillée et représentée afin qu'une expertise soit faite sur ce fameux plan de voie, soit corrigée en raison de difficultés sur les conséquences de l'accident. Les magistrats instructeurs, le 19 février 2015, ont expliqué en **Côte D10 810** - sur l'étude de l'incidence du plan de voie, des boulons et de la géométrie. En l'état : aucun élément objectif n'a été démontré pour établir un lien de causalité entre la correction et le déraillement. Ce n'est pas utile à la manifestation de la vérité et il appartient de la rejeter. Les magistrats instructeurs disent pareil. On est allé chercher des causes structurelles pour dire qu'il y a un problème de géométrie et on en a tiré les conséquences. SNCF n'a jamais dit que le plan de voie avait été posé parfaitement, que 5 traversés comme ça c'était facile à entretenir, ce n'est pas unique, il y en a d'autres. Est-ce c'est une configuration complexe qui entraîne des difficultés supplémentaires ? Personne n'a dit le contraire. La question qui s'est posée de savoir si les effectifs étaient suffisants et adaptés, les magistrats instructeurs ont été saisis de cette problématique avec la rédaction de l'ordonnance de renvoi et le rapport A, pour expliquer pourquoi il n'y avait plus de personnes physiques poursuivies. Car les manquements dans la réalisation de leur travail n'ont pas été constatés. Sur demande quant à la recherche de l'évolution de l'incidence de la maintenance à Brétigny- *LECTURE*.

Les magistrats instructeurs disent que se posait la question de l'adéquation entre moyens du personnel et la qualité de la maintenance à Brétigny, c'est une notion subjective et imprécise. On les comprend. Lors de la tournée du 4 juillet, est-ce une tournée périodique précédente du 16 juin 2013 faite par des agents ? Oui. Avec annonceurs ? Oui. Est-ce que sur cette TJD 6/9 a un seul moment, quelqu'un a dit ou a prétendu qu'une opération sur cette TJD sur UIC 2 à 4 en ZER (...) n'avait pas pu être réalisée à cause d'un problème d'effectifs ? La seule chose qui a été dite c'est que lorsque le MAUZIN passait, des problèmes de géométrie revenaient régulièrement et entraînaient une action. Entre janvier 2011 et 2013, j'ai dit le nombre de fois où est survenu un problème de géométrie : à 5 dates, pas plus ni moins. Pour contrecarrer tout ça, les effectifs, on a expliqué la perception que pouvaient en avoir les agents. Ils n'étaient jamais assez nombreux pour faire le travail correctement. La remontée d'information : la responsabilité de la personne morale que vous engagez est possible que s'il y a une faute simple. Vous avez dit que M.M a commis une faute simple car il était au courant de certaines difficultés mais en tant que responsable du territoire de production atlantique, il n'avait pas pris les dispositions nécessaires. M.M n'a jamais été entendu comme témoin, il n'a jamais été entendu comme témoin assisté. Il n'a jamais été question dans le temps de l'information judiciaire où c'est le temps de l'instruction préparatoire. J'ai dit à la SNCF d'ailleurs : quelle personne physique représentant ou organe avait commis une faute simple susceptible d'engager sa responsabilité ? Ce n'est pas possible que ce soit la grande problématique à cette affaire. Vous ne jugez pas une personne physique. M n'est pas là. Il a été entendu mais n'a même pas été cité comme témoin. Monsieur le Procureur, si vous identifiez une personne physique pour engager la responsabilité de la personne morale, la moindre des choses c'est de la faire citer. M, il a dit ne pas avoir eu de remontée d'information. Des demandes d'actes ont été faites par les parties civiles, les syndicats, en demandant que soient versées la totalité des procès-verbaux de CHSCT, de l'EVO et des discussions. Les magistrats instructeurs ont refusé disant que ça ne présente strictement aucun intérêt pour la manifestation de la vérité. Ces éléments là on veut en faire des fautes mais on n'a même pas d'instruction dessus. Il n'y avait pas de matière. M.B, le DET de l'époque, sur le prétendu mal-être de M.P, manifestement parti pour une feuille de paye plus importante, n'avait jamais fait état d'un problème quelconque, il est "personne morale". Si les représentants syndicaux, délégués du personnel, DPX sans délégation de pouvoir ne disent pas à leur dirigeant d'unité "*tiens il y a des difficultés*" comment voulez-vous que la personne morale puisse le savoir si on ne le dit pas ? On nous a dit mai c'est normal, il y a une autocensure. Mais tout va

tellement à vaux l'eau dans cette histoire. Les gens ont fait leur travail car ils avaient les moyens nécessaires. Cet accident s'est effectivement produit pour des causes imprévisibles, indétectables au travers des opérations de maintenance. Comment réagit la responsabilité de la personne morale qui n'aurait pas pris les dispositions alors que B, le DET, ne savaient rien, idem du côté de la CHSCT sur les conditions de travail et on demande à trancher. Vous n'avez pas des informations suffisantes pour des conclusions précises. Ce n'est pas ça l'équilibre de la justice, évidemment que non. Vous n'en êtes pas responsables, un parquet a suivi les dossiers, les parties civiles qui ont fait des demandes et des juges instructeurs qui ont jugé ce qui était nécessaire ou non.

Sur 5 problèmes de géométrie entre 2011 et 2013, un seul point sur un problème de traçabilité et des gros problèmes à Brétigny : les opérations visées par ça sont faites dans les semaines qui ont suivies. On comprend que ça ne rigole pas, on ne fait pas avec le dos de la cuillère, ce n'est pas le quai d'Orsay. Ça ne veut pas dire que l'expression reflète la réalité de la situation. Dans la veille KN1 du 12 mars 2013, il y a souci à revoir. Je l'ai indiqué dans mes conclusions. Il y a des retards de quelques semaines, mais les opérations sont faites. Elles sont faites. M.W qui aurait commis une faute, pas de délégation de pouvoir. Vous avez dit et c'est vu, la construction jurisprudentielle est propre à ce procès : représentants au sens de l'article 121-2 investis d'une parcelle d'autorité et de la compétence suffisante dans l'entreprise avec la capacité de refuser ou de résister. Ce n'est pas la définition de la chambre criminelle de la Cour de cassation, ce n'est absolument pas ça. Un représentant, il faut une délégation du pouvoir, la caractériser : compétence, autorité et moyens nécessaires. Si je suis votre raisonnement, par l'absurde je veux bien. M.M : pas de preuve de faute commise car pas de remontée d'information. Mais vous ne vous êtes pas posé la question que s'il n'y a pas de remontée d'information, c'est peut-être parce qu'il n'y a pas plus d'information que ça à faire remonter ? M.P par exemple, sous l'autorité de qui la famille B de 2011 n'a pas été réalisée, il est DPX, il a une famille B pas réalisée, personne ne lui dit rien, tout le monde s'en moque, il part. Ce n'est pas une faute caractérisée pour un DPX de surveiller que ses gars finissent le boulot ? Et le TA et le TO ne sont pas là non plus. On ne comprend pas votre raisonnement Monsieur le Procureur. On ne comprend pas votre logique sur les personnes physiques qu'il aurait fallu incriminer. M.W n'a pas de délégation de pouvoir. Vous retenez la faute de Ch P, témoin assisté, il était TO, pas de délégation de pouvoir. Quand bien même la faute caractérisée serait sur les épaules de P, ce n'est pas de nature à engager la responsabilité pénale de la personne morale. M.H n'a pas de délégation de pouvoir non plus. S'il a prétendu avoir fait une opération pas faite, si mensonge il y a, ce n'est pas de nature à engager la responsabilité pénale de personne morale. Qu'est-ce que serait la responsabilité morale de la SNCF si un agent prétend faire une opération de maintenance et ne l'a pas fait ? C'est la raison pour laquelle on ne peut pas engager la responsabilité pénale de personne morale si on n'a pas de preuve. C'est important. M. G M : pas de délégation de pouvoir. M. E G , DET : quelle faute avait-il commis ? Il est venu expliquer à cette barre ce qu'il fallait entendre par ses notes de conjoncture de mars, juillet 2013, sur les effectifs afin d'anticiper. Concernant les opérations de maintenance, c'est dur à entendre mais les choses étaient faites. Il n'a pas estimé, alors que c'est une personne engagée rien qu'à voir ses notes. Vous avez dit Monsieur le Procureur, de manière assez désobligeante pour des témoins à cette barre, que vous ne les avez pas trouvés au niveau. Mais il est d'un excellent niveau, ses notes sont d'un excellent niveau. G très bon niveau, capable de réflexion. Vous pensez que GELE confronté à une telle situation n'aurait pas procédé à une remontée d'information pour mettre en place une VR ? Vous pensez qu'il aurait continué pas sans sonner d'alarme ? C'est décalé de la réalité ferroviaire et du terrain. Ce n'est pas faire injure une à votre décision à venir, vous qualifiez d'andouilles comme l'ont été les juges instructeurs, mais un agent qui connaît les rails, qui a une connaissance fine des appareils de voie, il le sait. Toujours le même appareil, toujours les mêmes vérifications, il connaît la TJD.

La démonstration de la danse qui est sortie du chapeau des experts sans expliquer que les 20 mm ont donné l'énergie cinétique afin que l'éclisse puisse se retourner car sans les 20mm de danse, l'éclisse ne pouvait pas se retourner. C'est grave. Ils ont expliqué qu'un expert judiciaire est passé de 10 à 20

mm parce qu'ils manquaient d'une énergie supplémentaire pour faire retourner l'éclisse. Ils sont allés chercher cette histoire de danse. Mais ils n'ont pas été capable de montrer que l'accident aurait eu lieu. Même sans danse. Cette thèse a été émise à l'époque en novembre 2013. Les ingénieurs SNCF ont envisagé toutes les hypothèses. Ce point pas démontré par les experts est sorti du chapeau pour les besoins de leur raisonnement. M.G ? Pas de faute à lui reprocher ? Est-ce que pendant l'information judiciaire ou le débat, on a parlé d'une faute de M.G ? Pourquoi ne vous êtes-vous pas levé pour dire *"votre comportement était fautif, cela engage la responsabilité de la personne morale"* ? C'est en préparant votre réquisitoire que vous avez découvert l'article 121-2 pour vous raccrocher aux personnes physiques. M.CH S, content d'apprendre qu'il avait été coupable de l'accident, je l'ai vu prendre des notes pendant votre réquisition, il a dû être content de l'apprendre. M.CH en se disant expert, il aurait fallu, il n'a jamais plaidé hier. Quelle faute reprochée à M.CH ? Rien car pas de limitation en vitesse, pas de disposition particulière à prendre. Il ne rigole pas, il a mis un quart du territoire en limitation de vitesse. Il est évident que sans information, aucun élément objectif matériel ne laisse penser qu'avec l'accident il faut prendre une mesure touchant à la sécurité ou limitation de vitesse. Non pas d'autocensure ou de dissimulation, mais uniquement le fait que rien ne justifiait une alerte ou un traitement car les opérations de maintenance de ont été faites, le problème de traçabilité peut-être et cette fissure s'est développée de manière rapide. Les experts judiciaires disent que c'est possible. Et vous n'avez rien pour remettre en cause le comportement de ces personnes physiques. Et je ne vais pas revenir sur le cas de monsieur L.

Quelles sont les fautes des personnes physiques dans l'ensemble des fautes évoquées ? Je ne vais pas reprendre en détails, c'est dans les conclusions. Quelles sont vos fautes des personnes physiques ayant contribué à la survenance de l'accident ? Je pars du conseil d'administration, des éléments de l'organisation. M.PRÉSIDENT SNCF, quelle faute ? Où ? Quand ? Quoi ? Comment ? M.I à la tête de l'infra ? Quel élément n'avait-il pas entendu lors de l'information judiciaire ? M.O ? Rien. M.M, rien. Les juges instructeurs sont dans l'impossibilité d'opposer des éléments objectifs pour contredire par des faits. Qui ? Pour cette seule raison, l'absence d'identification précise comme le dit la chambre criminelle, une relaxe s'impose. On ne peut pas juger une personne morale avec ça. Je le dis à tous : vous, vos familles, M.W, sa famille aussi, les personnes morales évidemment, des cheminots, que le jugement que vous porterez ne pourra être un jugement global sur l'entreprise car il y a une ambition que le dossier ne permet pas à partir d'une éclisse. On s'est interrogé sur les micro-épaisseurs, les causes structurelles, la TJD. L'ambition est trop grande, le grand écart, impossible. Il faudra retenir des choses simples, solides. Quelle réponse apportez-vous aux raisons pour lesquelles le scellé A9 s'est détaché ? Quand ? Avec certitude ou pas ? Seulement à ce moment-là vous pourrez réfléchir à la raison expliquant le désassemblage de cette éclisse et pas avant. Vous ne pouvez pas partir des fautes pour rechercher la responsabilité car vous êtes tenus par l'existence d'un lien de causalité certain. Vous allez partir du scénario pour en tirer les conséquences. C'est ce que je vous demande. L'hypothèse est la plus plausible. Ces éléments permettent de ne pas remettre en cause la réalité des opérations. Alpha, oméga pour expliquer. C'est une décision bien courageuse que tout le monde attend. C'est chronique d'une condamnation annoncée. Il est certain que la juridiction ne pourra faire autrement car pour Brétigny, il n'est pas possible de relaxer. Bien sûr que vous pouvez faire autrement car les éléments matériels ont été soumis, car le droit c'est d'abord aussi le doute légitime avec des éléments circonstanciés, solides, un arbre des causes robuste. La douleur des victimes est là. Je ne veux pas nier votre qualité de victime, évidemment non. Vous avez dit que vous aviez une vérité judiciaire à offrir aux parties civiles. Si je peux me le permettre, le représentant du ministère public que vous êtes, auriez-vous pu offrir une enquête de meilleure qualité, des moyens. C'était la moindre chose. Pour que le Tribunal se retrouve dans cette situation où un défaut métallurgique semble l'hypothèse la plus vraisemblable de ce qui s'est passé. Vous ne pouvez pas dire que personne ne s'est remis en cause, tous les jours. Les gens pensent, s'interrogent. Comment auraient-ils pu éviter ? Est-ce qu'on aurait pu faire mieux ? Empêcher ? Qu'est-ce qu'on a mal fait ? Qu'est-ce qu'il faut qu'on change ? Il faut tirer des leçons de l'expertise judiciaire. On ne peut tirer aucun retour d'expérience de cette expérience judiciaire. On est désolé, on le regrette comme on regrette qu'on ait préféré dédier un agent

de la police criminelle pour écouter les études plutôt que de faire un examen métallurgique avec la SNCF. La raison pour laquelle cela n'a pas été fait, n'est pas fondée. Les débats n'ont pas donné la réponse. Vaut-il mieux être victime d'une infraction d'un accident ? Personne ne peut répondre à votre place. Vaut-il mieux être victime d'un accident ou d'une infraction ? Je ne sais pas. Personne ne peut vivre ce que vous avez vécu. Ce n'est pas pour noyer le poisson ou le débat. Ce n'est pas pour noyer le Tribunal, l'égarer, faire en sorte qu'il ne juge pas correctement. Si certains ont pu entretenir que la faute était évidente, j'espère vous avoir démontré que non. J'espère aussi que le représentant de la SNCF, M.AU, qui a été qualifié de *mécanique*. C'est un homme d'une grande sensibilité. Ce n'est pas parce qu'il fait preuve de pudeur face à la douleur des autres, il n'est pas dans l'industrie de la souffrance et de la douleur. Lui il est venu pour essayer d'expliquer au Tribunal, vous également, des choses peut-être difficiles à entendre mais qui sont vraies, les convictions de l'entreprise et de l'ensemble des personnes qui ont connu cette affaire. La SNCF n'a jamais triché, elle n'a jamais cherché à dissimuler quoi que ce soit, elle n'a jamais empêché personne de parler. D'ailleurs les principaux accusateurs dans le dossier sont des personnes de la SNCF. Que ce soit lourd, complexe, difficile, oui c'est la vérité judiciaire qu'on vous offre, Monsieur le Procureur, car la vérité judiciaire doit venir vous aider à panser votre douleur. Ce n'est pas parce que la culpabilité de la SNCF est retenue que votre douleur sera apaisée. Mon confrère a fait ce qu'il a pu, le cabinet AUGUST DEBOUZY a travaillé jour et nuit depuis vendredi et je leur rends hommage, je les remercie. Tout le monde. Ce ne sera jamais assez. 13 millions d'euros versés mais les choses sont simples depuis février : vos avocats, des parties civiles, nous envoient les demandes. On voulait faire notre travail, prendre le temps nécessaire pour traiter vos demandes, pour ne pas être dans le déni. Cette accusation-là est encore plus insultante que la condamnation demandée par le Procureur. Ne doutez pas de la sincérité, vous ne devez pas douter de la réaction des cheminots face à ce drame, si je demande la relaxe. Vous ne devez pas ignorer le sentiment de sympathie et d'empathie envers vous et SNCF n'oubliera jamais ce que vous avez subi.

P : j'ai reçu vos écritures et la lettre de Me C, je ne sais pas si tout le monde l'a reçue. *LECTURE DE LA LETTRE DE ME C*. Il refuse le renvoi sur intérêts civils, c'est irrecevable pour lui, en toute hypothèse dans le respect du contradictoire.

APC (Me B) : Je note que mes confrères A D ne demandent plus le renvoi sur intérêts civils et je m'en félicite, on fait le maximum pour clôturer l'audience. Mes confrères le reprennent dans leurs conclusions. Je reviens sur les postes sur lesquels j'ai plaidé. J'ai été surprise car les conclusions sont très strictes envers les victimes. Les offres faites sont inférieures à ce qui aurait pu être obtenu dans le cadre de la convention et celles qui ne sont pas dans le processus depuis le début n'ont rien. C'est gênant. Sur le préjudice d'angoisse de mort imminente, sur le préjudice d'angoisse et sur le préjudice permanent exceptionnel. Mes confrères posent des critères très stricts qui reviennent à nier le droit d'indemnisation des victimes. J'ai déjà plaidé contre la SNCF il y a un mois à Rennes. Ils utilisent un arrêt de la Chambre mixte qui consacre l'autonomie du poste fixe. L'arrêt est là pour dire que cela s'applique qu'en cas de décès mais non, pas que de savoir sur critère. La seule question est de savoir pour le préjudice d'affection. Je n'ai pas tiré des critères liés au décès qui n'existent pas et n'ont jamais existé avant dans la doctrine. Même le fonds de garantie, on va en parler dans le cadre des attentes même si celui qui n'est pas le plus généreux ne se limite pas qu'au décès.

Pour le préjudice d'attente et d'inquiétude pour les proches. Jamais aucun critère n'a été posé. Le critère de l'ITT supérieur à 3 mois. Ah bon ? C'est nouveau, je comprends qu'on cherche à encadrer, préciser mais là ça revient à réduire l'indemnisation à 21 victimes. SNCF qui dit qu'elle veut traiter de manière équitable les victimes, ce n'est pas le cas car les victimes sans ITT ont été indemnisées par SNCF dans la convention sans ITT. Autre critère : la très grande proximité affective. Mais je ne

comprends pas pourquoi on limiterait le droit à indemniser des victimes sur ce critère qui n'existe pas et qui est très flou.

Ensuite, le PPE. En 2013, on en était au début des deux préjudices précédents. Mais avec Thonon-les-Bains un mois avant, on laisse une porte ouverte, on indemnise quand même. Mais désormais, les pratiques jurisprudentielles ont évolué au niveau des préjudices et ce qu'ils définissent comme le PPE perd de son intérêt à l'époque mais ils l'expliquent bien, en citant l'arrêt de la Cour de cassation de 2017 qui s'applique dans le cadre de la faute inexcusable. Prendre en charge les conséquences dommageables de catastrophes, accidents, nature, etc. Ce n'est pas que pour ces victimes-là, on cherche à vous définir une notion de préjudice collectif spécifique en raison du ralentissement de ces accidents collectifs. La SNCF dit qu'on ne peut pas comparer avec les atteintes. Ok, le petit ? On ne peut pas indemniser les victimes indirectes pour ce PPE. Mais ce n'est pas comme ça que fonctionne, le fonds de garantie ne se limite pas aux victimes directes et indemnes sans leur Kit d'indemnité dans la communication de 2017, une veille tarifaire en fonction du lien de parité. Pourquoi l'exclure de facto en fonction du lien de parenté ? La victime directe est survivante, il n'y a pas d'angoisse de mort imminente, pas non plus d'angoisse d'inquiétude, donc en fonction des dossiers, de l'évolution de la procédure, on a soit une indemnisation à 10 000 euros minimum, soit dans les victimes qui ne rentrent pas dans les critères qu'ils viennent de définir, ni de ces 3 préjudices, ni de l'article 475-1. Car ils déboutent tout ce qui se rapporte à l'article 475-1. On ne peut avoir que ce qui avait été promis à l'époque. Mais le tribunal n'est pas tenu par la convention, et n'est pas tenu. L'équité ne le commande pas, on ne va pas niveler par le bas, l'équité ce n'est pas le principe, le principe c'est l'indemnité intégrale, individualiste. Je rappelle que dans la convention de l'époque, on prévoyait la prise en charge des honoraires des avocats. Là, rien. Je me suis sentie obligée de venir faire ces observations devant vous. Mais je suis désolée, Me MY a eu des mots pour les victimes mais ce n'est pas de la considération envers les victimes.

P : Merci Me B. De votre côté Monsieur le Procureur ? Le cabinet D est le dernier à prendre la parole.

AD (Avocate du Cabinet D) : Merci Madame la Présidente. J'entends ce que dit C. Mais les délais sont intenable, tous les professionnels dans cette salle en ont conscience. Par ailleurs, SNCF a tenu à respecter l'individualité dans l'indemnisation des victimes en tenant compte du vécu des victimes, en tenant compte de l'équité car le collectif comprend des centaines de victimes et il est important d'avoir une cohérence d'ensemble. Je vais d'abord répondre à ce qui a été évoqué. Premièrement, la réalité du processus d'indemnisation dans le cadre de la convention. Procureur, ministre de la Justice, je ne reviens pas sur l'intégralité des signatures. Parmi les 238 personnes qui ont été blessées, 206 blessés ont signé la convention et sur 183 indemnisés intégralement, 23 ont obtenu 80% à titre provisoire. On ne peut dire que la SNCF ne considère pas les victimes de l'accident.

Sur le second point, vous sollicitez les définitions applicables pour chacun des postes de préjudice dans la convention. Nomenclature DINTILHAC donc les référentiels MARNAS. Il avait été tenu compte de la durée dans laquelle s'inscrivait la convention donc le chiffrage a volontairement été supprimé suite à celui de la Cour d'appel de PARIS pour que les victimes qui ont accepté à l'époque ne soient pas moins indemnisées que les victimes qui l'ont accepté en 2017 par exemple ou par rapport à celles d'aujourd'hui.

Je ne rentre pas dans les détails des calculs et autres, ce n'est pas l'intérêt de mon intervention. Je réponds aux grands principes. Courtes objections. Sur le préjudice d'angoisse et de mort imminente. Pour les victimes décédées, selon la décision de la chambre mixte de la Cour de cassation qui dit que pour caractériser ce préjudice, il est nécessaire d'établir l'état de conscience de la victime en se basant sur les circonstances de son décès.

Également le communiqué du Conseil constitutionnel qui veut que pour le préjudice subi par la victime directe, entre le moment de l'atteinte et le décès, elle doit avoir eu conscience du caractère imminent de sa propre fin. J'entends que les victimes souhaiteraient extrapoler cette décision aux victimes blessées qui se sont vues mourir. Je ne sais pas. J'ai cette décision de la Cour de cassation qui se cantonne aux victimes décédées. Je sais aussi qu'en adéquation de la doctrine, car j'ai relu la doctrine de mai 2022, que pour ce préjudice c'est pendant la période comprise entre l'accident et le décès. J'entends en parallèle que certaines parties civiles souhaiteraient faire avec le livre blanc lors des attentats mais malheureusement il y a une limite : ce livre blanc est réservé aux victimes d'actes terroristes. La partie introductive est dédiée aux avertissements et la portée est réduite aux seules victimes d'attentat. Critères exclusivement réservés aux attentats. Par exemple, être en rétention dans un lieu de terrorisme. La position de la SNCF n'est pas stricte mais juridique : ce n'est pas applicable aux accidents collectifs. Du coup en effet sur le principe du préjudice d'angoisse et de mort imminente, c'est propre aux victimes décédées.

Puis la question du *quantum*, il faut se référer à la jurisprudence. Sur ce sujet, des décisions jurisprudentielles, je ne vais pas revenir sur le fait que 3 ne sont pas applicables pas au cas d'espèce, **page 19** de mes conclusions. Pour conclure sur ce poste, la décision a été prise : le *quantum* ne peut pas dépasser 10000 euros car en parallèle pour les attentats, ce préjudice est de l'ordre de 15 000 euros pour des victimes d'attentats. On a ici des victimes blessées qui demandent 40 000 euros. Ces postes de préjudice sont réservés aux victimes décédées, on le rappelle dans nos conclusions.

Sur le PPE, un point d'interrogation, sous le même nom, deux réalités juridiques : certaines parties civiles appellent le PPE classique de la nomenclature DINTILHAC et d'autres qui appellent PPE Brétigny un nouveau PPE sur la base de nouveaux critères. Tout un travail pour comprendre si c'est fondé sur PPE classique ou sur de nouveaux critères. A nouveau, il est fait référence aux victimes d'attentats terroristes, on comprend la que ça ne pourrait pas s'appliquer aux victimes d'accident collectif. Sur cette question, le Tribunal ne doit pas retenir cette nouvelle notion de PPE nouveau sur des critères comparables à celui d'attentats terroristes.

Sur préjudice d'angoisse et d'inquiétude, c'est directement lié aux circonstances contemporaines et postérieures. Concrètement, ce sont les conditions dans lesquelles les familles ont été informées de l'accident : l'incertitude, la manière par laquelle elles ont été averties, l'information sur l'état de santé au fur et à mesure. Deux critères : la décision de la chambre mixte du 25 mars 2022 à la même date que l'autre qui dit "*le préjudice ouvre droit à indemnisation quand la victime directe subit une atteinte grave ou est décédée par la suite*". Ce n'est pas la SNCF qui invente ce critère, c'est la chambre mixte qui dit que la victime par ricochet n'a pas droit à indemnisation à ce titre, sauf cette exception précédente. Les juridictions de fond déterminent des critères objectifs. Nous proposons de retenir comme critère l'ITT supérieur à 3 mois qui voudrait dire que la victime directe avec un ITT supérieur à 3 mois, déclencherait la possibilité de solliciter ce préjudice. Deuxième critère du BAI les critères jurisprudentiels classiques comme la très grande proximité affective, ce n'est pas un terme juridique mais c'est pour expliquer le critère juridique. Notamment le lien familial direct et si les personnes résidaient ensemble et les autres critères. Parmi ces critères : la connaissance que la victime directe était dans le train, la manière d'apprendre la survenance de l'accident, la circulation de l'information après l'acc (localisation de la victime). Nous demanderons en conséquence l'application des critères jurisprudentiels à ce titre.

Pour le déficit fonctionnel permanent, certaines parties civiles demandent un calcul novateur. Le tribunal judiciaire de Caen et la Cour d'appel de CAEN rejettent ce mode de calcul. C'est dans mes écritures, **page 24**, avec aussi la **page 25** en bas de page les conclusions. Le chiffrage classique a été retenu. Je ne rentre pas dans le détail mais il me semble qu'il serait équitable de respecter ces modalités de calcul. Ce sont les observations que j'avais à faire, pour le reste je me reporte à mes écritures.

Un dernier point sur l'article 475-1 : la convention prévoyait une prise en charge des frais de conseil. Le Tribunal ne manquera pas de constater que beaucoup ont amené 475-1. Sachez que cette indemnisation est faite à titre solidaire entre les prévenus.

P : Merci, maître. Alors, la loi prévoit que vous avez la parole en dernier messieurs. Vous ou vos avocats. Est-ce que vous souhaitez. M.AU ? M.M? M.W ? Bien, le Tribunal indique qu'il rendra sa décision le mercredi 26 octobre 2022 à 10h30 le matin dans cette salle. L'audience est levée.