

<http://www.fenvac.eu/justice-i-le-deraillement-du-train>



**JUSTICE I LE DÉRAILLEMENT  
DU TRAIN INTERCITES (PARIS  
-LIMOGES) À  
BRETIGNY-SUR-ORGE : UN  
PROCÈS HORS NORME QUI  
TOUCHE À SA FIN**

Date de mise en ligne : mardi 14 juillet 2021

- Actualités des événements suivis -

---

Copyright © FENVAC - Tous droits réservés

---

Neuf ans après le déraillement du train de voyageur SNCF N°3657 type Intercités (Paris -Limoges) à l'approche de la gare de Brétigny-Sur-Orge (Essonne), le procès de cette catastrophe ferroviaire, qui a fait 7 morts et des centaines de blessés en 2013, touche à sa fin.

Pendant huit semaines d'audiences, du 25 avril au 17 juin 2022 devant le tribunal correctionnel d'Évry (Essonne), les acteurs de ce procès hors norme, modestement médiatisé, se sont succédés à la barre : Parties civiles (dont l'association des victimes et familles de victimes de ce drame « Entraide et défense des victimes de la catastrophe de Brétigny -Sur-Orge » et la FENVAC), prévenus, experts, témoins, avocats des parties civiles et avocats de la défense.

Le tribunal s'est efforcé d'établir les responsabilités dans le déraillement du train. De nombreuses questions ont été posées dans le but de savoir si les deux personnes morales prévenues, SNCF Réseau et SNCF Mobilité, dans leurs fautes communes auraient dû renouveler l'appareil de voie de manière anticipée, réduire la vitesse de circulation des trains, augmenter les effectifs qualifiés pour faire face à la charge du travail des équipes en poste, augmenter les interceptions de jour et les limitations permanentes de la vitesse sur la TJD 6/9, etc. Soit neuf fautes supplémentaires pour la SNCF mobilité. L'ancien cadre cheminot chargé de la maintenance, également renvoyé devant la justice, a-t-il manqué de vigilance dans la réalisation de ses vérifications ? Il encourt jusqu'à trois ans d'emprisonnement.

Après une bataille effrénée entre les expertises réalisées, ponctuée d'échanges souvent houleux entre les avocats de la défense et ceux des parties civiles, le tribunal a recueilli la parole des victimes et de leurs proches. A tour de rôle à la barre, chacun a livré des témoignages dignes et émouvant en mettant l'accent sur les conséquences de l'accident sur leur vie. En réactivant les souvenirs de l'événement l'audience a ravivé les douleurs des survivants et des proches des victimes. Des prises de paroles poignantes qui auront permis aux prévenus et aux magistrats de mesurer l'impact de ce drame qui aurait pu être évité.

Les trois prévenus ont, tous les trois, essayé de minimiser leur rôle. La SNCF a assuré qu'un réseau vieillissant n'est pas un réseau dangereux et que le déraillement a été causé, selon le transporteur, par un défaut dans l'acier de l'une des pièces des rails, un défaut indétectable selon l'avocat de la défense.

À l'issue des plaidoiries des avocats de parties civiles, le mardi 14 juin, le procureur a livré son point de vue sur ce qui a conduit au déraillement du train Intercités N° 3657, reliant Paris à Limoge, le 12 juin 2013 à Brétigny- Sur-Orge. Au début de son réquisitoire de près de trois heures, le représentant du ministère public a insisté sur le fait que les victimes ont été entendues et reconnues dans leur statut de victime par le tribunal judiciaire d'Évry. En s'adressant aux plus de 200 parties civiles venues chercher une vérité judiciaire, il déclarait : « Deux mois que nous vous écoutons et nous partageons votre douleur ». Par la suite, il a dénoncé une « faute originelle de désorganisation », dont a découlé les fautes retenues contre la SNCF. Au final, il a requis la peine maximale à l'encontre du transporteur public soit 450KEuros euros d'amende, du fait de la récidive légale qu'il a demandé au tribunal de retenir.

En revanche, à l'encontre de la SNCF Réseau et de l'ancien cadre cheminot qui avait réalisé la dernière tournée de surveillance avant la survenue du drame, le procureur de la république a jugé qu'aucune faute de causalité directe avec l'accident a été établie. Ses conclusions ont requis leur relaxe. Ces dernières ont créé un profond désaccord de la part des victimes.

Selon le code de procédure pénal, ce sont les plaidoiries des défenseurs des trois accusés qui ont achevé ce procès. Devant leurs longues tirades, certes marquées d'empathie, les victimes ont assumée leur grande souffrance dans leur demande de relaxe formulée auprès du tribunal.

Le procès de cette catastrophe ferroviaire, l'une des pires de ces dernières années en France, s'est clôturé ce le 17 juin 2022 à 14h00 après l'annonce de Madame le président du tribunal de la date de délibéré fixée au 26 octobre à 10h30 devant la chambre correctionnelle d'Evry.