

PROCÈS D'ECKWERSHEIM

# Peut-on être condamné quand on a fait de son mieux ?

Le procès de l'accident ferroviaire d'Eckwersheim s'est terminé le 16 mai dernier, son jugement a été mis en délibéré au 10 octobre 2024. Retour sur ces six semaines d'audience intenses et parfois éprouvantes, pendant lesquelles l'UNSA-Ferroviaire a été physiquement présente chaque jour, par l'intermédiaire du pôle juridique et RH de la fédération et de militants, actifs et retraités : Régis Chessum, Thierry Chalin et Jean-Louis Perrocheau, que la fédération tient à remercier chaleureusement.



Photo: R. Chessum

Tribunal judiciaire de Paris



**DEUX MOIS APRÈS LA FIN DES AUDITIONS ET TROIS MOIS AVANT LE VERDICT, LE MAG VOUS PROPOSE UN RETOUR SUR LES DÉBATS POUR COMPRENDRE LES ENJEUX DE CE PROCÈS**

contraire, l'UNSA-Ferroviaire reste persuadée que ce sont les conditions de réalisation de l'essai fixées par les hiérarchies et l'absence de moyens et outils adéquats donnés aux opérateurs qui ont permis la survenue d'un tel drame.

**BRÉTIGNY, ECKWERSHEIM, PROCÈS D'UN SYSTÈME ?**

Commençons par un détour dans les attendus du jugement de l'accident ferroviaire de Brétigny :

30 ans d'expérience d'essais à grande vitesse, la fine fleur de l'ingénierie ferroviaire française, voire mondiale, un laboratoire roulant bourré de machines et d'ingénieurs... Et pourtant ce sont les trois cheminots de l'équipe de conduite du TGV qui, depuis neuf ans, sont tenus pour responsables de l'accident : ils auraient dû dire non, faire usage de leur libre arbitre, s'opposer aux consignes. Au

*« Les bouleversements et l'éclatement du système ferroviaire depuis la création de RFF et l'introduction de nouvelles exigences économiques se sont traduits par un enchaînement de réorganisations désorganisatrices et de sévères réductions de moyens humains et matériels ».*

Depuis des décennies, le dogme de la réorganisation permanente s'illustre à la SNCF par l'accélération du rythme et de l'ampleur des réorganisations, qui organisent la désorganisation et la déresponsabilisation. Ce phénomène s'actualise aujourd'hui sous la forme de la filialisation rampante du groupe SNCF (filiales, fret, TER...).

Quel rapport avec l'accident d'Eckwersheim ? La réforme ferroviaire d'août 2014 qui crée les trois EPIC au 1<sup>er</sup> juillet 2015 aboutit surtout, juste avant le début des essais, à une redistribution des cartes : les mêmes acteurs sont toujours présents, mais plus aux mêmes places. On était maîtrise d'œuvre, on devient maîtrise d'ouvrage. On peut être maîtrise d'ouvrage et prestataire en même temps, avoir deux entités d'une même entreprise en collaboration indirecte ou renvoyer un acteur historique des essais à grande vitesse au rang de prestataire externe.

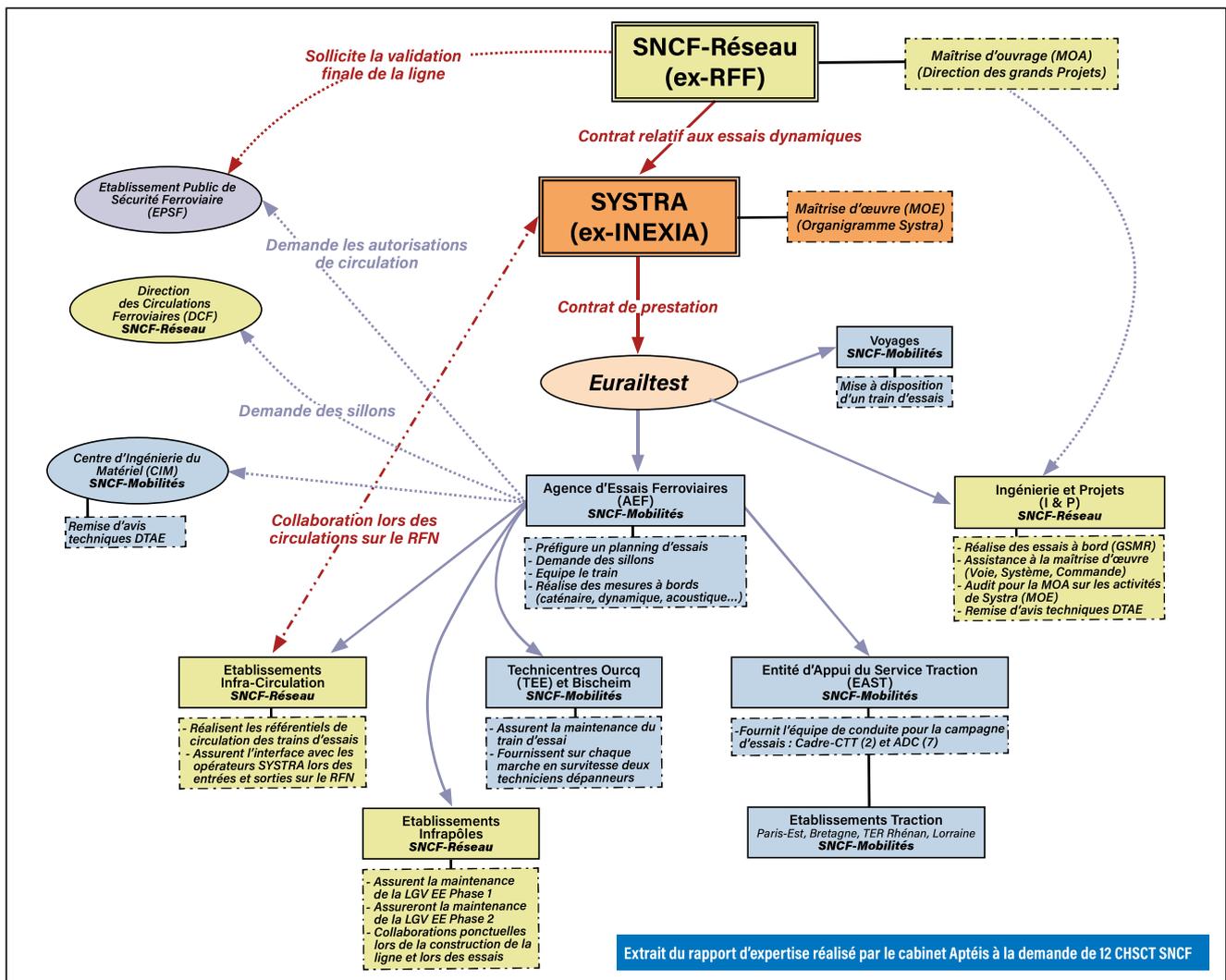
**L'évolution des relations contractuelles entre SNCF, RFF et Systra n'est qu'un énième avatar**

de ce phénomène de désorganisation systématique, qui a abouti à remplacer un système intégré (et éprouvé jusqu'aux tests de la LGV précédente) par un système plus dangereux parce qu'éclaté et désolidarisé. « Sur le papier, l'organisation était claire », dira Guillaume Pepy en ouverture du procès. Mais il y a loin de la coupe aux lèvres.

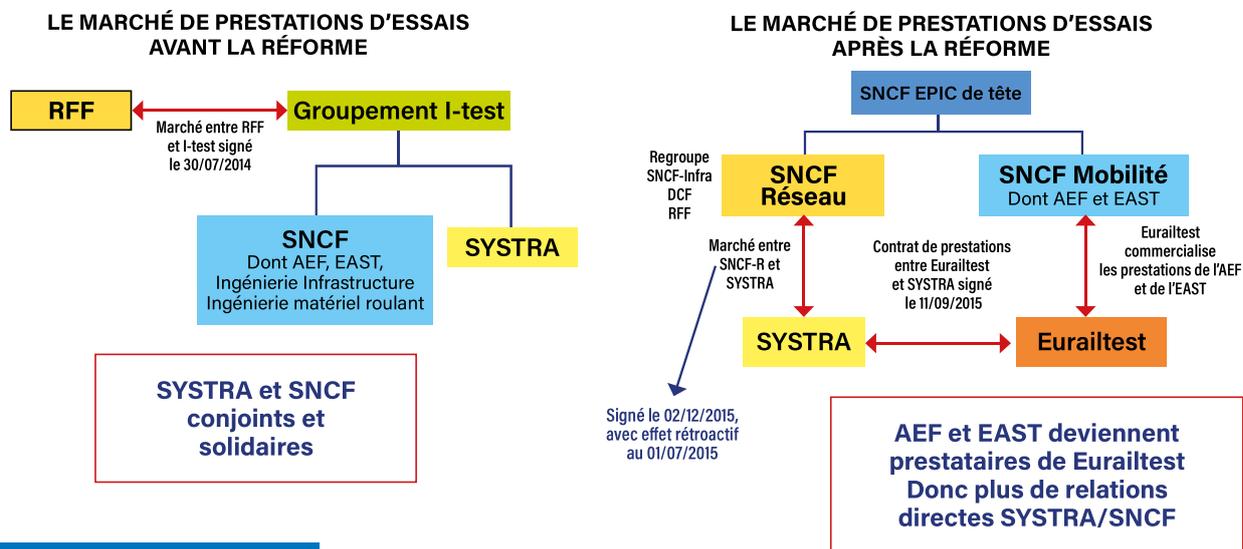
**RÉFORMER LE FERROVIAIRE : LA PREUVE PAR L'IMAGE...**

Qu'ils soient à l'Élysée, Matignon, Bruxelles ou Saint-Denis, nos dirigeants et leurs consultants vantent toujours de la même manière les mérites des réformes par eux envisagées : lutter contre les archaïsmes, « dégraisser le mammoth », mettre en place des organisations agiles et modernes... D'un simple coup d'œil, on constate que ces essais dynamiques reposaient sur une organisation contractuelle complexe qui multiplie les acteurs et les interactions et qui s'avèrera fatale.

“ Sur le papier, l'organisation était claire », dira Guillaume Pepy en ouverture du procès. Mais il y a loin de la coupe aux lèvres. ”



## EVOLUTION DES RELATIONS CONTRACTUELLES SYSTRA/SNCF/RFF POUR LA PHASE D'INTÉGRATION



Et de tout cela naquit « Systra tout-puissant » pour satisfaire la volonté de « *créer un champion des essais en grande vitesse* », aujourd'hui mis en vente et dont le CA dépasse le milliard. Mais stratégie qui a fait fi des compétences nécessaires : car au final en 2015, **c'est au moins compétent - un stratège fragile, éloigné des exigences du terrain - qu'on confiera les clés de ces essais**. S'approprier l'expérience au détour d'une réorganisation, ce n'est pas pareil que de l'acquérir patiemment, au fil des années et des essais menés. Ce n'est pas parce que j'achète le nom de Paul Bocuse que je sais faire sa soupe aux truffes noires du jour au lendemain. Ce n'est pas parce qu'on me propulse champion des essais que j'en deviens un.

Le procès de l'accident d'Eckwersheim nous ramène donc vers le procès de Brétigny. Le parallèle ne s'arrête pas là : 2013-2022, 2015-2024, à chaque fois, il a fallu neuf années d'instruction pour aboutir à un procès hors norme. Le difficile travail de mémoire des témoins, lorsqu'ils sont questionnés à la barre sur leurs constatations faites neuf ans auparavant, a pesé sur les débats au tribunal judiciaire de Paris, comme cela avait déjà été le cas au tribunal d'Évry.

### L'AVANT-PROCÈS : UNE INSTRUCTION PAS SATISFAISANTE

Trouver la cause d'un accident est une chose, mais quelles sont les fautes commises ? Et peut-on établir un lien direct avec l'accident ? La cause de l'accident semble évidente : la rame a basculé en raison d'une vitesse excessive au regard des particularités de la voie et cette vitesse excessive est due à un freinage tardif. S'il y a un élément fautif, en lien certain avec cette cause directe, ce serait donc dans la détermination du point kilométrique de freinage et des modalités du freinage qu'il faudrait le rechercher.

Si l'on peut tout à fait comprendre que l'enquête judiciaire « parte du fait constaté » pour remonter aux sources de l'accident, s'il semble éminemment plus facile, dans un accident ferroviaire, d'établir la responsabilité du conducteur de la rame plutôt que celle du PDG de Systra ou de la SNCF, **le contexte entourant ces essais nous donne un sentiment de déjà vu** : comme pour l'accident ferroviaire de



Brétigny, c'est l'opérateur ferroviaire qui est sur la sellette et en première ligne – jamais le système. Comme s'il fallait faire payer ceux qui sont au plus près de l'action.

Les défenseurs des personnes physiques le diront lors de leurs plaidoiries : l'enquête s'est contentée de faire le tri parmi les personnes physiques impliquées dans la conduite du train d'essai : « l'instruction a choisi des boucs émissaires », dira l'un, « l'ordonnance de renvoi est bancale, partielle et de mauvaise facture », ajoutera un autre. On ne retrouvera donc sur le banc des accusés que nos trois opérateurs « de première ligne ». Pourtant, l'ordonnance de renvoi, qui conclut l'enquête judiciaire, pointe d'autres responsabilités : elle identifie même **certains dirigeants qui avaient la délégation de pouvoir idoine et ont validé des décisions fatales** (le procureur dira que leurs manquements ont créé « la situation dans laquelle l'accident est survenu », que « ces carences ont été validées par le titulaire de la délégation de pouvoir »).

Dès lors, pourquoi ne renvoyer aucune autre personne physique devant le tribunal, si ce n'est les trois cheminots de la cabine de conduite ? Le procureur nous donnera une clé lors de son réquisitoire : pour lui, les personnes morales (SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Systra) sont coupables de « manquements en cascade », il y a « une cascade de griefs ». Bref, c'est flou...

Résumons : il n'est pas possible de traduire personnellement en justice le dirigeant qui a validé les décisions amenant « à devoir tenir une vitesse inutile et dangereuse, ce qui a poussé l'équipe de conduite à la faute » (toujours le procureur), il est cependant loisible de mettre en examen l'équipe de conduite, car elle est « au premier rang ». Justice, droit des puissants ?

Dans nos sociétés aujourd'hui, c'est l'entreprise qui a le droit pour elle. **Le droit des entreprises prime sur le droit des salariés** : le droit du travail, qui de tout temps a contrebalancé l'asymétrie des relations de travail, se voit rogné depuis des décennies. Même le droit des citoyens est désormais battu en brèche dans les tribunaux d'arbitrage par la capacité qu'à une multinationale de faire condamner un État souverain. L'enquête le dit pourtant : les personnes physiques « ont été poussées à la prise de risque [...] Elles ont été placées dans une situation de difficulté, non anticipée [...] Créer les conditions du risque est une attitude blâmable et coupable ». Mais on n'en tirera aucune conséquence.

Peut-on imputer la mauvaise détermination du PK de freinage à des opérateurs dont aucun

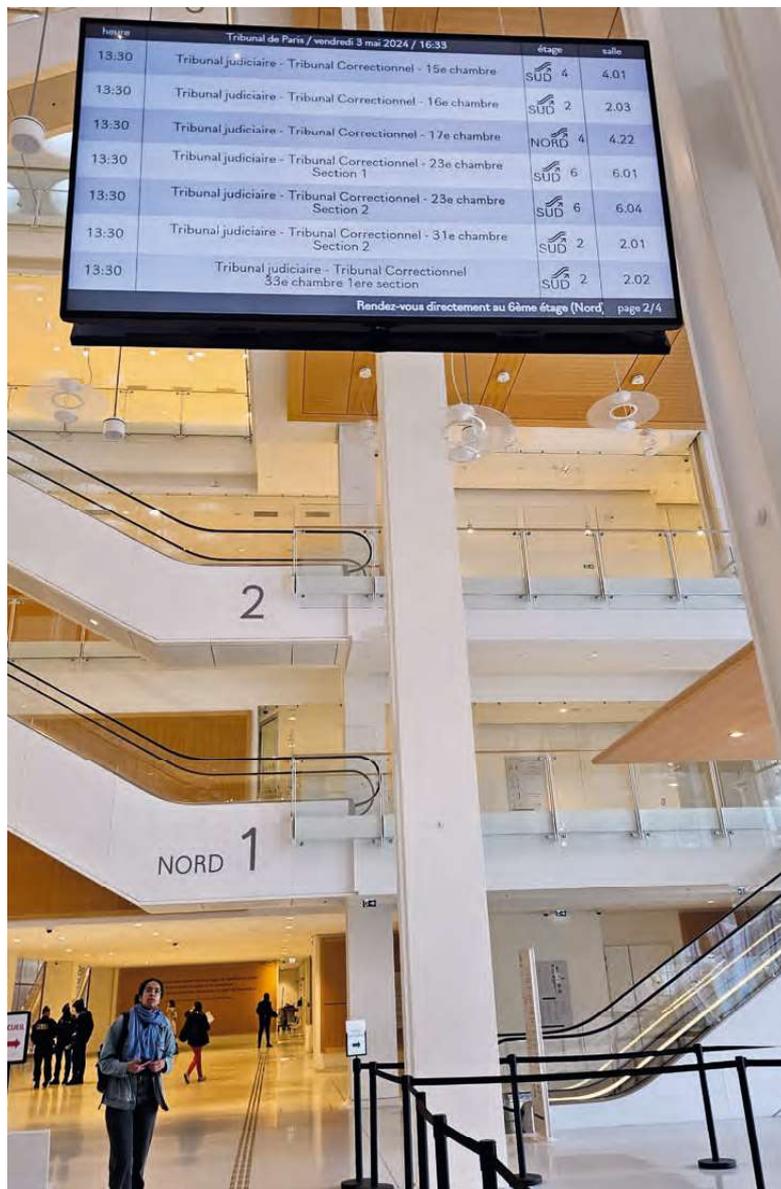


Photo : R. Chessum

n'avait, pour reprendre les termes de l'enquête, « les compétences pour calculer ou déterminer scientifiquement des durées / des distances / des points de freinage » ?

Étaient renvoyées devant le tribunal trois personnes morales : Systra, SNCF Mobilités et SNCF Réseau. Et trois personnes physiques : le conducteur de la rame, le CTT (SNCF Mobilités), ainsi que le pilote Traction (Systra). Ces six prévenus devaient répondre des faits de « blessures et homicides involontaires par maladresse, imprudence, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ».



**Dans nos sociétés aujourd'hui, c'est l'entreprise qui a le droit pour elle. Le droit des entreprises prime sur le droit des salariés.**





**Comme pour Brétigny, l'opérateur ferroviaire a tous les atouts du parfait lampiste.**



## L'OPÉRATEUR FERROVIAIRE COMME COUPABLE IDÉAL

Comme pour Brétigny, l'opérateur ferroviaire a tous les atouts du parfait lampiste. Rappelons que c'est un homme qui avait 24 ans, 22 mois d'ancienneté SNCF et cinq mois sur son poste de DPX à Brétigny qui sera mis en examen avant d'être relaxé.

De tout temps, les directions du chemin de fer ont considéré que la frontière entre l'erreur et la faute était ténue et que **les accidents ferroviaires ne pouvaient être que les conséquences des fautes d'un mécano, d'un aiguilleur, d'un DPX même...** Et les conditions de travail ? Et l'organisation du travail ? Et l'injonction au toujours plus vite, quitte à transgresser ou s'affranchir des règles ? On verra plus loin que le réquisitoire du procureur ne tirera pas toutes les conséquences de son analyse de l'accident : contre les faits, contre les déclarations des prévenus ou des témoins, contre les analyses des experts, on garde le cap de l'accusation envers les personnes physiques.



Photo : R. Chessum

Arrêtons-nous sur **deux éléments symptomatiques de cet « acharnement »** à préserver coûte que coûte l'acte d'accusation. Rappelons d'abord que l'un des éléments retenus contre les personnes physiques (et tout particulièrement à l'encontre du cadre traction présent en cabine), c'est « *de ne pas avoir dit non* », « *de ne pas s'être opposé à des demandes inconsidérées* », ou même « *d'avoir appliqué aveuglément les consignes* », comme le soutiendra avec aplomb l'un des avocats des parties civiles. Or l'instruction pointe à maintes reprises les doutes exprimés par le CTT - il sera le seul à le faire - et le traitement de ces doutes par sa hiérarchie :

**« Monsieur X (le CTT) a raison de se soucier de la vitesse, de parler de sa crainte »**

**« Seul M X a formalisé par écrit ses doutes, ses inquiétudes sur les choix de Systra »**

**« À chaque fois, il aura une fin de non-recevoir »**

**« Son opposition était connue, MM Y (conducteur) et Z (conducteur 2) l'ont dit »**

Le 25 octobre 2015, il écrit : « *La situation est embarrassante, ils veulent des résultats sans se soucier de certaines règles, je n'ai jamais dépassé TVM+10% (NB : la vitesse de qualification requise)* ». Ce à quoi le CTT référent répondra : « *Systra est dans son jardin, ils sont en droit de modifier cette vitesse* ». Ce qu'ils feront, avec les conséquences désastreuses que l'on connaît.

**Premier paradoxe** : c'est donc le seul à avoir formulé par écrit ses doutes qu'on accuse d'aveuglement dans l'exécution des consignes.

Deuxième exemple : quelques secondes avant l'accident, la voiture-laboratoire appelle le CTT en cabine via l'interphonie, dispositif de communication prévu lors des essais uniquement dans des situations importantes, conformément aux dispositions de la TT1500. Qu'en dit le procureur ? On peut le citer *in extenso* : « *L'appel interphonie l'a-t-il perturbé ? Sa concentration a été perturbée par l'appel, certes. Mais l'appel n'apporte rien de nouveau, n'est pas une question, ne change rien. Il confirme ce qu'il se passe et le CTT répond de manière succincte. Ça ne l'a pas déstabilisé* ».

Or il est difficile de soutenir que l'appel est anodin : on demande au CTT d'augmenter la vitesse de sortie. Son attention est accaparée à un moment crucial, alors que les décisions prises engagent l'équipe de conduite dans une phase de

freinage complexe et imprévue. Dans une cabine de conduite résonnant d'un bruit de 95 dB au moment de l'appel, le CTT répond « *ouais, ouais* ». Puis, entre la fin de l'appel et le PK fatal s'écouleront 20 secondes. Le basculement survient, car la vitesse est supérieure de 10 km/h à la vitesse de basculement. 10km/h, c'est trois secondes. Simple ironie de l'audience ? Le procureur sera lui-même interrompu pendant son réquisitoire par une sonnerie de téléphone, déclenchant le courroux de la présidente devant ces sonneries « *qui perturbent le déroulement des audiences* ».

**Deuxième paradoxe** : un appel d'urgence via interphonie en pleine phase de freinage d'un TGV lancé à plus de 300 km/h peut être jugé « *sans conséquence* », alors même qu'une simple sonnerie peut faire sortir le plus expérimenté des procureurs de son raisonnement. Au-delà de l'anecdote, comment ne pas voir que le réquisitoire s'est trop peu porté sur une analyse *in concreto* de la séquence fatale ?

## UN RÉQUISITOIRE BANCAL

Commençons par la fin : pour le procureur, « *le plus coupable* » parmi les trois personnes morales, c'est Systra (« *je demande la peine maximale uniquement pour Systra, car c'est Systra qui porte la responsabilité la plus importante* »), mais la seule personne physique dont il demande la relaxe, c'est... le salarié de Systra ! Comme le dit la



Photo : R. Chassum

chanson, c'est peut-être un détail pour vous, mais pour nous, cela veut dire beaucoup :

- cela veut dire qu'un opérateur de première ligne peut être condamné alors même que la responsabilité de son employeur est jugée secondaire ;
- cela veut dire qu'un employeur peut porter la plus lourde responsabilité sans qu'un de ses dirigeants soit inquiété.

## COMMENT A-T-ON PU EN ARRIVER LÀ ?

Alors que le procureur reconnaît « *un cadre organisationnel défaillant* » qui a conduit à des marches d'essais inédites, inutiles et dangereuses

### IN CONCRETO OU IN ABSTRACTO : L'ERREUR EST-ELLE UNE FAUTE AU REGARD DU CONTEXTE ?

Le freinage tardif est la cause de l'accident, mais les hommes en charge de ce freinage dans la cabine de conduite sont-ils pour autant fautifs ? Un article du Code civil va alimenter réquisitoire et plaidoirie.

#### Article 121-3

*Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.*

*Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.*

*Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.*

*Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.*

*In concreto*, les actions des opérateurs doivent être appréciées sous le prisme des diligences normales attendues de leurs fonctions, compétences, moyens... Quel était le contexte ? Quelles étaient leurs fonctions ? Avaient-ils les moyens et les compétences pour agir autrement ?

*In abstracto*, peu importe les aptitudes de la personne mise en cause, c'est indépendamment de la prise en compte de critères subjectifs (l'aptitude, la fatigue, l'extrême complexité de la situation...) que l'on juge les actions.

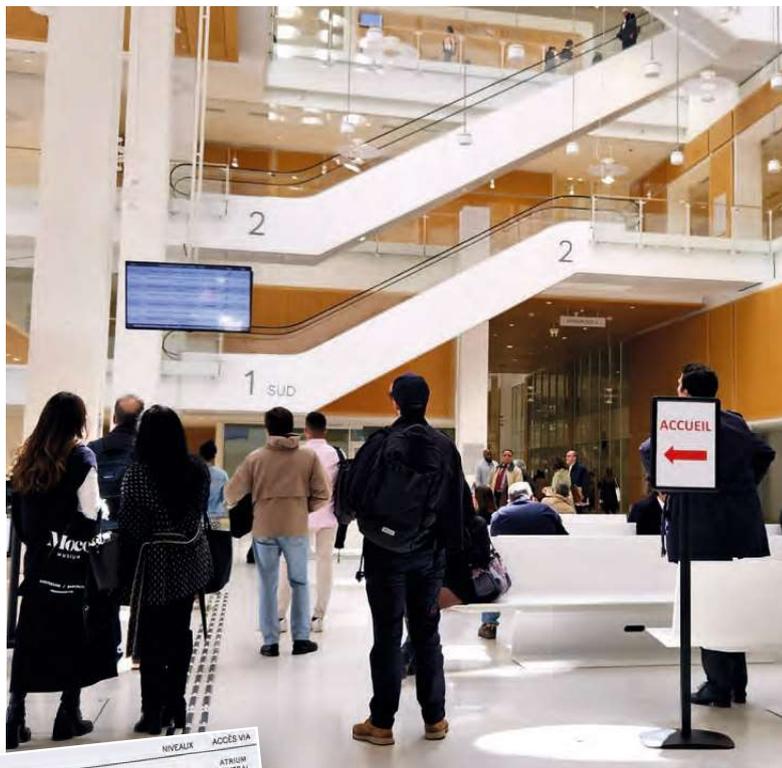


Photo: R. Chessum

Photo: R. Chessum

	NIVEAUX	ACCÈS VIA
accueil des avocats par le greffe salles d'audience 6.01 > 6.12	6	ATRIUM CENTRAL
salles d'audience 4.01 > 4.12 4.34 > 4.35	4	ATRIUM CENTRAL
accès services bastion espace interprètes espace presse grands procès	3	ATRIUM SUD
salles d'audience 2.01 > 2.05	2	ATRIUM CENTRAL
référés requêtes	1 →	
accueil général sortie	0	ATRIUM CENTRAL

(car trop complexes), qu'il reproche des fautes majeures aux trois personnes morales, il n'en tirera qu'une seule conséquence vis-à-vis de l'équipe de conduite : assortir ses demandes de peine d'un sursis.

S'il aborde en premier les éléments incriminant le conducteur et le CTT, le procureur détaille ensuite, pendant trois heures, toutes les « **décisions fautives** » des personnes morales qui ont créé la situation **impossible dans laquelle sera plongée l'équipe de conduite.**

Paradoxe des paradoxes : on trouve presque autant d'arguments disculpant les prévenus personnes physiques dans le réquisitoire du procureur que dans les plaidoiries de leurs avocats :

« *cela a abouti à la mise sous pression des opérateurs* »

« *on ne leur a pas donné les moyens, les compétences nécessaires* »

« *on leur demande alors une séquence de freinage impossible* »

« *on ne leur a pas donné les outils pour réaliser correctement le freinage* »

Le problème de ce réquisitoire, c'est que pris « à l'envers » (en instruisant la culpabilité des personnes morales avant celle des personnes

physiques), il aurait dû conduire à **demander la relaxe des accusés personnes physiques.** Et puis, dire que les salariés « *auraient dû s'opposer* », qu'ils n'étaient pas « *de simples exécutants* », c'est faire fi du lien de subordination, ce lien par lequel l'employeur exerce son pouvoir de direction sur l'employé, son pouvoir de donner des ordres, d'en contrôler l'exécution et d'en sanctionner la mauvaise exécution. Or les ordres étaient ici très clairs : « *rouler à des survitesses excessives et irraisonnées, sur des marches longues, avec suppression de paliers de vitesse de sécurité et ajout de paliers dangereux, sur des journées à forte amplitude et des temps de retournement infimes* ».

À Brétigny, le procès butait souvent sur le **décalage entre le travail prescrit et le travail réel**, obstacle majeur à la recherche de vérité et à l'établissement des responsabilités. Rebelote pour Eckwersheim : pour juger l'équipe de conduite, il faut se demander quel comportement on pouvait raisonnablement attendre d'eux dans ce contexte si particulier et accidentogène. Bref, il faut se remettre dans cette cabine de conduite le 14/11.

Si l'on parle parfois d'instruction « à charge », l'expression n'existe pas vraiment pour un réquisitoire dont le but est par définition de désigner le fautif. Et pourtant, quand le procureur dira : « *Je leur reproche de ne pas avoir pris de marge (dans la stratégie de freinage) alors qu'il y avait 50 invités* », on se pince : le CTT savait-il qu'il y avait « 50 invités » ? Et en quoi cela change-t-il quoi que ce soit ? Alors, l'équipe de conduite est-elle responsable du déraillement ? Il nous semblerait plus juste de dire qu'elle n'a pas réussi à l'empêcher.

## LA MEILLEURE DÉFENSE RESTERA TOUJOURS L'ATTAQUE

Le droit est avec les employeurs, écrivions-nous. Avec leurs moyens, ils ont la capacité de s'entourer de conseils pléthoriques, avec pour objectif de s'offrir une relaxe, à défaut d'une virginité judiciaire, hors d'atteinte pour certains. Si l'on se permet d'évoquer à la rigueur une responsabilité morale (G. Pepy à la barre), on se gardera bien de reconnaître une responsabilité juridique. Les stratégies de défense des personnes morales n'ont donc pas été une surprise : *ce n'est pas moi, c'est l'autre.*

## SNCF RÉSEAU ?

« *Nous n'avions pas à nous soucier de coactivité ni de prévention des risques, car les essais dynamiques sont une prestation intellectuelle, les ingénieurs apportent leur savoir-faire, ils ne sont pas là en train de construire* ».

## SNCF MOBILITÉS ?

« Systra a fait preuve de mauvaise foi dans l'application du contrat de sous-traitance. Nous avons dû faire face à de la déloyauté contractuelle » (lorsque Systra modifie le schéma des marches, décide de faire rouler à 300 km/h et supprime un palier de vitesse à 187 km/h avant la courbe)

« En supprimant ce palier, Systra crée le danger »  
« Comment puis-je imaginer que mon contractant va s'écarter de cette règle élémentaire de sécurité, alors qu'il a des experts et qu'il les a consultés »  
« L'accident résulte de décisions dont la SNCF n'a pas été informée »

## SYSTRA ?

« Systra commande une prestation, mais l'exécution relève du prestataire. Or j'ai demandé au meilleur prestataire existant, donc je ne peux être reconnu auteur d'aucune faute ».

Arrêtons-nous un instant sur la défense de Systra en revenant sur deux morceaux de bravoure. Premier jour de ce procès, première intervention, celle de son PDG. Il a refusé d'être appelé à la barre et de répondre aux questions. Il lit une déclaration d'une voix monocorde (cinq minutes à peine), confirme à la présidente qu'il refuse de répondre aux questions des avocats, tourne les talons et repart pendant qu'un avocat des parties civiles se lève et l'interpelle sans réponse... Qu'a-t-il dit ?

« Systra n'est pas à l'origine de l'accident ». La cause de l'accident n'a pas de lien avec un « problème de coordination », mais réside « dans la mauvaise exécution de la phase de freinage ».

Cher exécutant, tout est de ta faute...

Dernier jour du procès, l'avocat de Systra plaide en avant-dernier. Le PDG et sa voix monocorde ont laissé la place à un avocat théâtral qui finira la voix étranglée de sanglots sa plaidoirie de quatre heures, empreinte de pathos en carton-pâte. Que retenir ? Pas simple, tellement cette plaidoirie sera « riche » et surprenante :

- que l'accident « était aussi inconcevable que le 11 septembre, que j'ai été aussi ému que pour l'incendie de Notre-Dame »
- que la séquence de freinage à réaliser, c'était comme celle « d'un automobiliste sur une autoroute qui arrive avant un péage (sic) »
- que l'accident est survenu « sur une portion de dévers 0, avec une pente de 3 mm par mètre, abordée de jour, or rien ne cache la vue, il n'y a pas de difficultés »
- que « ce n'était pas à moi Systra d'aller apprendre à la SNCF la ligne qu'elle a fait construire et qui globalement (re-sic !) va tout droit »



Photo: R. Chessum

Vous l'aurez compris : l'être humain en cabine, voilà le coupable et tant pis si pour cela, il faut faire croire que cette marche n'était qu'une petite virée en TGV entre copains.

## L'UNSA-FERROVIAIRE AUDITIONNÉE

A-t-on déjà entendu plus beau mépris (de classe ?) pour le travail réel ? Peut-être chez un des avocats des parties civiles qui disait que : « L'incompétence est collective, rien n'est le problème d'une quelconque personne, les essais se sont toujours passés ainsi ». Démonstration par l'absurde : si l'amateurisme et l'incompétence règnent en maîtres, si les essais se sont toujours passés ainsi, c'est donc la chance qui accompagne les essais à grande



**Vous l'aurez  
compris :  
l'être humain  
en cabine, voilà  
le coupable...**



## LES RÉQUISITIONS

Le procureur a demandé :

- **une peine minimum de deux ans de prison contre le CTT en raison de son « rôle important »** dans la survenue de l'accident. En raison du « **cadre organisationnel défaillant** » autour de l'accident, cette peine est demandée avec sursis ;
  - **un an avec sursis contre le conducteur, selon le même raisonnement.**
- Contre les trois personnes morales (Systra, SNCF et SNCF Réseau) :
- **l'amende maximale est demandée pour Systra, 225 000 euros, car il porte « la responsabilité la plus importante » ;**
  - **elle est moindre (200 000 euros), mais majorée pour récidive (400 000 euros pour SNCF) ;**
  - **idem pour Réseau : 150 000 euros, mais majorée, soit 300 000 euros.**



Photo : R. Chessum

« Toute personne a le droit à ce que sa cause soit entendue équitablement, publiquement et dans un délai raisonnable. »

Art. 6 Convention européenne des Droits de l'Homme

“ Pour nous, la responsabilité des personnes morales ne fait aucun doute : non-décisions, choix douteux, parti-pris aventureux sont des manquements graves ayant concouru à la survenance de cet accident. ”

vitesse depuis 1980 et qui a empêché la survenue d'autres accidents de ce type ? Or ce qui a été dit à la barre tout au long du procès le démontre, les essais ne se sont JAMAIS passés ainsi :

- jamais il n'y a eu autant de survitesse ni de shuntage de paliers de vitesse
- jamais il n'y a eu de séquences de freinage aussi ineptes et complexes
- jamais il n'y a eu de montage MOA-MOE aussi abracadabrantesque
- jamais il n'y a eu autant de sous-traitance et de déresponsabilisation de la chaîne des acteurs
- jamais il n'y a eu de bouleversement d'organisation en plein projet afin de créer un « champion français de la vitesse » et absorber les effets délétères d'une énième réforme ferroviaire

Il nous a semblé nécessaire, en tant qu'organisation syndicale partie civile, de mettre en avant ces quelques faits concernant la réalité du travail :

- la complexité de ce qui était demandé : valider des paliers en « survitesse de conception », en pleine voie, mais aussi vers les raccordements, sur des marches longues, tout en supprimant des paliers de vitesse et en ajoutant d'autres ;
- la faiblesse des briefings, de la coordination, l'absence de fiches de poste claires à des postes clés, de formation au poste de travail ;

■ des journées intenses et à rallonge, des temps d'analyse entre deux marches ridicules (21 minutes pour faire un retournement), des fiches vitesses données au dernier moment et annotées à la va-vite, des objectifs flous et intenables.

On l'a dit et on l'a constaté (via la prise d'image en cabine), les tâtonnements et approximations étaient nombreux en cabine. Doit-on exciper de ce constat la culpabilité des opérateurs ? Ou, plus sûrement, y voir un marqueur de la situation de travail ubuesque et non cadrée dans laquelle ils étaient placés ? **On s'étonne de comportements anormaux tout en reconnaissant qu'on leur a demandé de travailler « en dehors de toute normalité ».**

Ainsi, comment interpréter « le maintien permanent du système de contrôle de vitesse » dans le nouveau protocole d'essais de février 2016, au principe qu'il élimine, je cite, « tout risque d'accident du type de celui d'Eckwersheim » ? Certains y verront la suppression du risque de « défaillance humaine ». De notre côté, nous y voyons une évaluation des risques plus exhaustive et une mesure de prévention malheureusement bien tardive.

On entend aussi, ici ou là, dire que ces hommes auraient dû dire non, se mettre en retrait, s'autoformer ou même, double formule magnifique, « reconnaître leur incompétence » plutôt que « d'appliquer aveuglément les consignes ».

**Dire cela, c'est nier la réalité du lien de subordination en entreprise.**

Dire cela, c'est nier la réalité du lien de prestation et des soubassements économiques de la sous-traitance dans le modèle économique de notre société.

Dire cela, c'est ne pas reconnaître les contraintes et injonctions paradoxales qui pesaient sur les opérateurs en vertu des contrats de travail et du contrat de prestation qui régissaient leur activité ce 14 novembre 2015.

Dire cela, c'est demander à de simples opérateurs de prendre en compte des risques que l'employeur n'a même pas considérés dans son analyse des risques.

On a dit les opérateurs « *suffisants* », « *arrogants devant les lois de la physique* », sans comprendre que la conduite ferroviaire nécessite une confiance quasi absolue dans le système : un conducteur qui n'aurait pas confiance dans le système ne roulerait jamais.

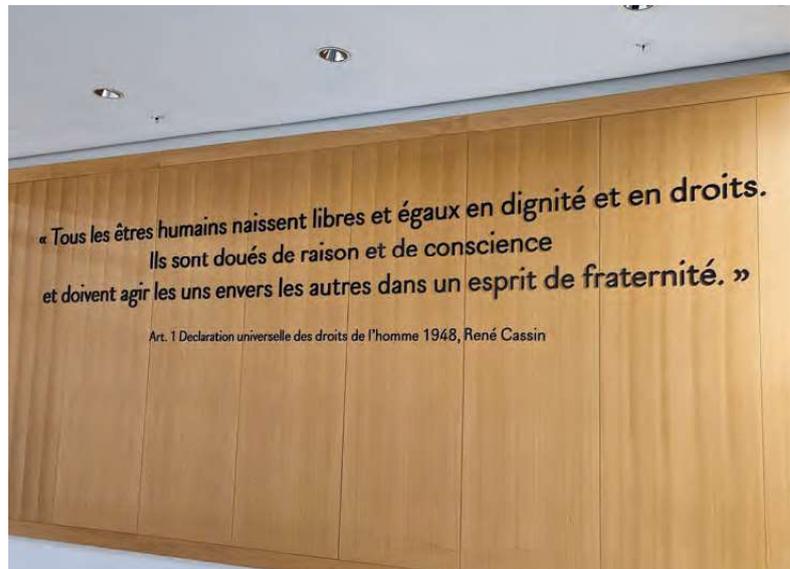
## À QUEL VERDICT S'ATTENDRE ?

Pour nous, la responsabilité des personnes morales ne fait aucun doute : non-décisions, choix douteux, parti-pris aventureux sont des manquements graves ayant concouru à la survenance de cet accident :

- la faute incombe à ceux qui ont créé le désordre organisationnel et pris les décisions qui ont abouti à enfermer des agents dans une cabine de conduite en leur demandant l'impossible ;
- la faute incombe à ceux qui ont bafoué les obligations majeures qui pesaient sur eux en tant qu'employeur : adapter les compétences de ses salariés aux situations de travail dans lesquelles il les plonge, prendre toutes les mesures de prévention possibles, tout faire pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs.

**On aurait dû remplacer ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux, or on a fait l'inverse.** À l'issue du procès, la mécanique amenant à une organisation accidentogène semble claire : Systra exagère la survitesse (de TVM +10 % à TVM +94 %, 330 km/h), c'est le paramètre déterminant. Ensuite, on modifie le programme des journées sans que les équipes de conduite soient au courant. On instaure les marches en long, on en supprime d'autres, on joue à l'apprenti sorcier avec les paliers de vitesse intermédiaires.

Et les hommes ? Il y a « *erreur* » de freinage, c'est indubitable. Mais est-ce une faute ? Comment leur reprocher un manquement dans l'exercice d'une compétence dont ils ne disposaient pas ? Le laboratoire, les chefs d'essais, les ingénieurs



avaient le temps, les moyens, les documents pour définir une stratégie, fournir des courbes de freinage à l'équipe de conduite. Alors que ces hommes étaient plongés dans une situation de travail pour laquelle aucun des employeurs n'avait envisagé (et encore moins pris des mesures pour prévenir) un déraillement lié à la survitesse, peut-on reprocher à des opérateurs de mettre en danger des tiers en raison d'un risque totalement absent des différents documents uniques produits par leurs employeurs ?

« **Une assimilation abusive à une sécurité de chantier** », disait un témoin à cette barre. Prolongeons la comparaison : l'accident mortel du travail dans le BTP, c'est souvent la faute de l'opérateur, parce qu'il ne portait pas ses gants, ne portait pas son casque, ne portait pas ses EPI, ne tenait pas la rambarde... Ce n'est jamais la faute des cadences, de la sous-traitance en cascade, des objectifs intenable qui obligent l'opérateur à aller vite et à se passer de ses gants, de son casque, de ses EPI pour réussir à travailler et à tenir les objectifs. Est-ce si différent ici ? Comment comprendre que des personnes consciencieuses puissent commettre des erreurs si l'on ne prend pas en compte l'environnement dans lequel elles travaillent et évoluent ? Comment ne pas voir que ce sont les conditions de réalisation de l'essai, définies par les hiérarchies des opérateurs, qui ont permis la survenue d'un tel drame ?

Peut-on être condamné quand on a fait de son mieux ?

Par Bertrand DECLERCQ ■

“  
**Comment ne pas voir que ce sont les conditions de réalisation de l'essai, définies par les hiérarchies des opérateurs, qui ont permis la survenue d'un tel drame ?**  
”