

---

**RENCONTRE**  
**avec les victimes et familles**  
**d'ECKWERSHEIM**

Centre de conférence du Ministère des Affaires étrangères,

**Samedi 5 mars 2016**

---

## INTERVENANTS

---

<b>Prise de parole des Entreprises</b>	
Monsieur Pierre VERZAT	Président de Systra
Monsieur Jacques RAPOPORT	Président délégué de SNCF et Président de SNCF Réseau
Monsieur Philippe LAUMIN	Coordonnateur SNCF de l'accompagnement des victimes et des familles
<b>Séquence Droits et Indemnisations</b>	
Madame Isabelle SADOWSKI	Référente juridique de l'INAVEM (Fédération Nationale d'Aide aux Victimes et de Médiation)
Monsieur Stéphane GICQUEL	Secrétaire général de la FENVAC (Fédération Nationale des Victimes d'Attentats & d'Accidents Collectifs)
Monsieur Philippe METTOUX	Directeur juridique du Groupe SNCF
<b>Séquence Information Essais et Enquêtes techniques</b>	
Monsieur Frédéric DELORME	Directeur général sécurité SNCF
Monsieur André-Claude LACOSTE (participation)	Président de la mission de réflexion sur le renforcement de la sécurité des processus d'essais
Messieurs Jean PANHALEUX, Bruno COZZI (participation)	Bureau Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre
<b>Conclusion</b>	
Monsieur Guillaume PEPY	Président de SNCF et SNCF Mobilités

## ORDRE DU JOUR

---

I. Prise de parole des entreprises .....	4
II. Séquence droits et indemnisations .....	5
III. Le processus d'indemnisation .....	7
IV. Séquence information essais et enquêtes techniques.....	10
V. Echanges avec la salle.....	13
VI. Conclusion .....	16

La rencontre est ouverte le 5 mars 2016, à 13 heures 55.

## **Stéphane BERGOUNIOUX**

Bonjour à toutes et à tous. Nous vous remercions de nous avoir rejoints pour cette rencontre d'échange et d'information. Nous aurons l'occasion de vous présenter les dispositifs relatifs aux droits et indemnisations, ainsi que de partager avec vous des informations sur les essais et les enquêtes techniques. Vous aurez en outre l'opportunité de poser des questions.

## **I. Prise de parole des entreprises**

---

### **Pierre VERZAT**

Bonjour Mesdames et Messieurs. Je vous remercie pour votre présence. Il vous est sans doute difficile de participer à cette conférence, qui vous oblige à revivre des événements extrêmement douloureux.

Je suis le président de Systra, qui comptait à bord des rames d'essai de nombreux collaborateurs et des invités. Parmi ces grands professionnels, qui honoraient et honorent notre société, certains sont disparus et d'autres sont blessés.

Le 14 novembre nous a profondément marqués. En tant que dirigeant, qu'homme et que père de famille, je me sentirai toute ma vie responsable moralement des personnes qui ont été tuées ou blessées à l'occasion de cet accident. Ce drame n'aurait pas dû avoir lieu, mais il a eu lieu. La justice déterminera les causes pour lesquelles les mesures de sécurité conçues et exécutées par des personnels dont les compétences étaient reconnues n'ont pas suffi à empêcher la catastrophe.

Guillaume Pépy, Jacques Rapoport et moi-même avons souhaité organiser cet échange parce que depuis la conférence de presse du 19 novembre, vous n'aviez pas eu de contact direct avec nous. Or il était nécessaire de vous informer de l'important travail mené par nos équipes concernant l'indemnisation, le déroulement des essais et la compréhension des événements.

S'agissant des indemnisations, les personnes morales peuvent *a minima* aider les victimes en faisant en sorte d'éviter que des tracasseries financières et juridiques s'ajoutent à des douleurs physiques et morales. En outre, nous avons mis toute notre énergie à comprendre le déroulement technique des événements, en mobilisant à cet effet toute notre énergie d'ingénieurs et toutes nos connaissances techniques. Néanmoins, nous ne disposons pas d'éléments techniques nouveaux et il appartiendra à la justice de se prononcer quant aux causes de la catastrophe.

Cette journée doit être une occasion de nous rencontrer, de débattre et d'échanger. Toutes les questions seront autorisées. Nous avons dès le lendemain de la catastrophe annoncé que nous ferions montre d'une grande transparence. Je renouvelle cet engagement : face à la justice, la vérité et la transparence sont indispensables, je m'y engage en mon nom personnel et en celui de Systra. Je n'oublierai jamais le 14 novembre. J'ai eu l'occasion de rencontrer certains d'entre vous le lendemain, à Strasbourg. Soyez certains que vous faites définitivement partie de ma vie.

### **Jacques RAPOPORT**

Mesdames et Messieurs, cette rencontre sera sans doute difficile pour vous, qui devez chaque jour vivre avec ce drame, avec le souvenir de vos disparus et avec vos séquelles physiques et psychologiques. Notre réunion a pour but d'identifier toutes les actions que nous pouvons mener afin d'atténuer les conséquences de cette catastrophe et de vous donner toutes les informations auxquelles vous avez droit. Je sais que l'essentiel, pour vous, est qu'un tel accident ne se reproduise jamais.

Cette rencontre est difficile, mais également nécessaire, afin que nous vous renouvelions notre solidarité et notre compassion. Nos entreprises et la famille ferroviaire sont à vos côtés, à votre service. Nous souhaitons vous assister et il n'existe aucune limite dans le temps, dans l'espace ou dans le contenu de notre accompagnement. Nous vous écouterons et répondrons à vos interrogations, afin de traiter les difficultés qui restent à résoudre. La solidarité et la préparation de l'avenir sont indispensables.

Le meilleur hommage à rendre aux disparus et aux blessés est de tout faire pour comprendre les événements et trouver les solutions adaptées. Cette journée d'échange est donc nécessaire. Nous y sommes très attachés et espérons que vous serez convaincus que nos entreprises sont et resteront à vos côtés.

### **Philippe LAUMIN**

Isabelle Sadowski, Stéphane Gicquel et Philippe Mettoux vous apporteront des informations sur les droits des victimes et sur les dispositifs d'indemnisation, puis Frédéric Delorme accompagné d'André-Claude Lacoste et d'experts du BEA-TT reviendra sur les circonstances de l'accident. Vous aurez l'opportunité de vous exprimer lors de chacune des séquences à l'issue de la présentation. Consécutivement à la conclusion de Guillaume Pépy, en outre, vous aurez l'occasion de vous adresser aux différents intervenants de façon confidentielle.

Les présentations sont filmées et enregistrées, ce qui nous permettra d'adresser un compte rendu aux présents, mais également à ceux d'entre vous et à celles des victimes, qui, pour des raisons diverses, n'ont pas pu participer à cette après-midi d'information.

## **II. Séquence droits et indemnisations**

---

### **Stéphane BERGOUNIOUX**

Isabelle Sadowski est juriste en droit des victimes à l'Institut National d'Aide aux Victimes et de Médiation (INAVEM), alors que Stéphane Gicquel est Secrétaire général de la Fédération Nationale des Victimes d'Attentats et d'Accidents Collectifs (FENVAC). Pourriez-vous nous présenter ces structures ?

### **Isabelle SADOWSKI**

Permettez-moi de vous assurer de l'entier soutien du réseau INAVEM dans l'épreuve que vous et vos proches traversez. L'INAVEM est une fédération d'associations d'aide aux victimes qui regroupe 132 structures disséminées sur l'ensemble du territoire français (métropole et outremer). Les associations d'aide de l'INAVEM sont composées de professionnels (juristes, psychologues et travailleurs sociaux) qui interviennent quotidiennement depuis plus de trente ans en faveur des victimes d'infractions. Nous sommes systématiquement mobilisés par les pouvoirs publics consécutivement à des accidents collectifs qui engendrent un nombre important de victimes.

Nous avons été amenés à intervenir dès le 14 novembre, à la demande et sur mandat du Ministère de la Justice et sur sollicitation de la SNCF. Nous avons assuré un renfort opérationnel sur place, qui s'est traduit par la présence de notre association strasbourgeoise, SOS Aide aux Habitants. Ensuite, nous avons établi des contacts avec chacun d'entre vous, l'objectif étant de vous mettre en relation avec l'association d'aide aux victimes INAVEM la plus proche de chez vous. Au total, 24 de nos associations situées à proximité de votre domicile ont été mobilisées et vous proposent un soutien, en concertation avec l'ensemble des autres acteurs amenés à intervenir à vos côtés, notamment avec Philippe Laumin et avec les assistantes sociales SNCF en charge de votre suivi.

**Stéphane GICQUEL**

La FENVAC est une association d'aide aux victimes. Les membres de la FENVAC sont des victimes ou des proches de victimes d'un acte de terrorisme ou d'une catastrophe. En conséquence, ils comprennent votre état d'esprit et vous assurent de leur soutien et de leur solidarité face à l'épreuve que vous traversez depuis quatre mois. La FENVAC est une association de défense des droits qui adopte une démarche militante et qui s'engage afin que vous bénéficiiez de l'ensemble de vos droits et afin de répondre à toutes vos questions. Notre équipe est composée de juristes, d'une assistante sociale et d'une psychologue, qui sont à votre disposition. Les objectifs de notre association sont l'entraide, la vérité, la justice, la prévention, la mémoire et la solidarité entre les victimes, qui supposent l'engagement des pouvoirs publics et des entreprises dans le cadre du soutien des victimes. Nous vous avons adressé un courrier, selon les listes qui nous avaient été fournies, car toutes n'étaient pas très précises.

J'ai été interpellé sur le sens de la participation de la FENVAC à la présente réunion, certains redoutant que nous nous compromettions à participer à une conférence organisée par la SNCF et craignant un conflit d'intérêts. Cette question a été tranchée depuis l'origine de la création de notre association : le créateur de la FENVAC Jacques Bresson, a perdu son fils dans une collision ferroviaire et a eu le courage de se présenter à la SNCF en affirmant sa volonté de s'engager pour la prévention et l'amélioration de la prise en charge des victimes. Nous sommes animés par les mêmes valeurs et souhaitons travailler en ce sens avec la SNCF. J'aurais néanmoins préféré que la présente réunion soit organisée par les pouvoirs publics. Nos relations avec la SNCF ne sont pas toujours simples dans le cadre des accidents, notamment s'agissant de celui de Brétigny. Néanmoins, nous sommes présents dans une optique de progrès parce que nous pensons être en mesure d'obtenir une amélioration de la prise en charge des victimes et de l'accompagnement qui leur est dû.

**Stéphane BERGOUNIOUX**

Quelle aide et quel soutien l'INAVEM peut-il apporter aux familles des victimes et aux rescapés ?

**Isabelle SADOWSKI**

Le soutien que proposent les associations d'aide aux victimes est gratuit et s'inscrit dans la durée. Les victimes pourront s'adresser à nous aussi longtemps qu'elles le souhaitent. Les professionnels des associations leur apportent une écoute, dans un cadre professionnel bienveillant, rassurant et apaisant. En outre, nous proposons un soutien juridique et des informations sur les droits des victimes. Les termes utilisés (partie civile, préjudice, modalités d'indemnisation, etc.) ne sont pas toujours simples à comprendre et pourront être expliqués simplement par nos juristes, qui préciseront également les actions que peuvent entreprendre les victimes et leurs proches. Notre objectif est d'apporter aux victimes des informations limpides, objectives et claires sur tous leurs droits, afin qu'elles puissent les mettre en œuvre de façon éclairée. Le juriste, qui n'est pas avocat, les accompagne, mais n'agit pas à leur place.

Le réseau INAVEM propose également un soutien psychologique. Les victimes pourront en effet rencontrer des psychologues spécialisés, qui les aideront de façon individuelle à verbaliser leurs émotions, leurs angoisses, leur stress, leurs phobies et l'ensemble des manifestations survenues depuis la catastrophe. Nous organisons en outre un accompagnement social et, de façon plus générale, une aide dans toutes les démarches (formalités consécutives à l'arrêt de travail, explications quant à l'étendue d'un contrat d'assurance individuelle, etc.). Nos experts ont pour rôle d'être des interlocuteurs de proximité auprès des victimes, qui le souhaitent, pour leur faciliter la gestion de toutes les conséquences de l'accident.

Nous invitons les victimes à ne pas prendre de décisions dans la précipitation et il est fondamental que chacun puisse en amont se référer à tous les professionnels auxquels il souhaite faire appel. Les victimes et leurs familles peuvent s'adresser à l'association la plus proche de chez elles, dont les coordonnées

pourront être obtenues, soit après la réunion, soit en contactant le 08 842 846 37, numéro national d'aide aux victimes, de 9 heures à 21 heures.

### **Stéphane BERGOUNIOUX**

Quelles sont les actions concrètes que peut mener la FENVAC vis-à-vis des victimes de l'accident d'Eckwersheim ?

### **Stéphane GICQUEL**

Nous avons contacté début décembre l'ensemble des personnes dont les coordonnées nous ont été transmises par le Ministère de la Justice et avons rencontré certaines d'entre elles. Nous proposons aux victimes le soutien moral de personnes qui ont vécu des situations comparables aux leurs. En outre, nous pouvons leur apporter des précisions sur la situation spécifique d'accident du travail qui concerne plusieurs victimes. Les victimes peuvent en la matière utiliser la plénitude de leurs droits, y compris en attaquant l'employeur. Nous sommes en capacité de leur apporter des informations juridiques et leur conseillons de se faire assister d'un avocat, le dispositif d'indemnisation prévoyant la prise en charge partielle d'honoraires. De même, les rescapés sont incités à être assistés d'un médecin-conseil lorsqu'ils se rendent à des expertises médicales. L'expertise étant un moment important et également compliqué à vivre, il est important de ne pas s'y rendre seul.

La FENVAC a pour fonctions de défendre les droits des victimes et de faire montre de vigilance. À ce titre, je les invite à nous remonter toutes leurs difficultés et interrogations. Le cas échéant, nous adressons ces demandes au coordonnateur auprès duquel nous obtenons généralement très rapidement des réponses concrètes et utiles.

Notre fédération est particulièrement vigilante quant au processus d'indemnisation, que nous n'avons pas eu la possibilité de signer, alors que nous avons signé celui de l'accident de Brétigny. Nous souhaitons obtenir la possibilité de surveiller le dispositif, mais, à ce jour, n'avons pas obtenu d'accord en la matière. Nous espérons que la SNCF nous permettra d'assurer un suivi associatif du mécanisme, afin de vérifier que les droits des victimes sont défendus et respectés.

En outre, la FENVAC peut se constituer partie civile, afin d'accéder à l'enquête et de prendre connaissance des expertises et de la réalité des dossiers, au-delà des informations colportées par la presse, qui sont souvent partielles et biaisées.

### **Stéphane BERGOUNIOUX**

Est-il possible de faire appel simultanément à la FENVAC et l'INAVEM ?

### **Stéphane GICQUEL**

Absolument.

### **Isabelle SADOWSKI**

La complémentarité d'intervention entre les associations d'aide et les associations de victimes est déterminante.

## **III. Le processus d'indemnisation**

---

### **Philippe METTOUX**

Je vous présenterai le système d'indemnisation que les sociétés parties prenantes dans leur ensemble ont souhaité vous proposer, sans obligation d'adhésion. L'indemnisation est décisive, car elle permet de

continuer à mener une vie à peu près normale, malgré la catastrophe. Parallèlement, il s'agit d'un enjeu très technique, car l'indemnisation est soumise à des règles complexes, notamment au regard des statuts différents des victimes de l'accident.

L'accident d'Eckwersheim a entraîné des morts et des blessures. Il a des caractéristiques spécifiques par rapport aux accidents collectifs survenus en France depuis quelques années. Tout d'abord, le train n'était pas en service commercial, mais en phase d'essai et la ligne n'était pas ouverte à la circulation. Cette situation a des conséquences juridiques. En outre, si certaines victimes appartiennent à la famille ferroviaire (SNCF Réseau, SNCF Mobilités et Systra), d'autres étaient des invités. Les statuts juridiques des victimes, de ce fait, sont variables. Qui plus est, de nombreuses victimes sont des accidentés du travail. Au regard de ces situations diverses, trouver un dénominateur commun à l'ensemble des victimes a pris du temps. Le fait que l'assureur de toutes ces entités soit le même, en revanche, a facilité les échanges en vue d'un protocole d'accord sur l'indemnisation.

Consécutivement à l'accident, nous avons souhaité prendre des contacts avec les familles et les victimes. Dans le cadre de l'accident de Brétigny, nous avons constaté qu'il était important que SNCF et les entreprises concernées témoignent de leur solidarité et de leur compassion vis-à-vis des victimes et leur apportent aide et assistance. Cette démarche humaine, qui est devenue naturelle, ne présage pas des responsabilités futures. Passés les premiers secours, certaines victimes peuvent se trouver dans un état d'abandon matériel ou global et ne pas profiter des mécanismes d'aide auxquels elles ont droit, hormis si cet accompagnement moral et matériel leur est proposé directement par ailleurs.

L'Etat, à travers le Ministère de la Justice, a souhaité que des indemnisations soient proposées aux victimes d'accidents et de catastrophes collectifs, le système judiciaire étant complexe et ne pouvant tout traiter. Il est indispensable d'aller au-devant des victimes en matière d'indemnisation afin de gagner du temps, sans préjuger des actions judiciaires en cours, mais parallèlement. Toutes les sociétés proposent en conséquence une voie amiable d'indemnisation du préjudice direct (personnes blessées) ou indirect (parents d'une personne décédée ou blessée), dans l'objectif de verser rapidement une indemnisation juste et de répondre autant que possible aux attentes des victimes et des familles.

Cette voie indemnitaire amiable, que vous l'acceptiez ou que vous la refusiez, ne vous empêchera à aucun moment d'utiliser la voie judiciaire et de faire valoir vos droits. Elle n'aura aucun impact sur le cours de la justice et préserve votre libre choix. Il s'agit pour les sociétés de proposer un système d'indemnisation rapide, sans attendre que la justice ait identifié le ou les responsables de l'accident. L'EPIC SNCF et son assureur, par anticipation, verseront en conséquence des indemnisations « *pour le compte de qui il appartiendra* », c'est-à-dire pour le compte de l'acteur que la justice désignera comme le responsable de l'infraction. Le processus d'indemnisation amiable sauvegarde vos droits. Vous serez libres d'accepter ou de refuser d'entrer dans ce dispositif d'indemnisation et de vous faire assister par un avocat et/ou par un médecin-conseil de votre choix ou désigné par votre compagnie d'assurance. Vous accepterez ou refuserez l'offre d'indemnisation et conserverez à tout moment la possibilité de faire valoir vos droits devant les juridictions et de vous constituer partie civile dans le cadre de la procédure pénale.

En effet, notre système juridique offre aux victimes deux possibilités pour obtenir une indemnisation, avec une voie judiciaire et une voie amiable. La voie judiciaire, qui semble la plus naturelle, prévoit que le système judiciaire établisse l'indemnisation de la victime. Il s'agit généralement de saisir un juge des référés afin de faire constater l'atteinte ou la dégradation de l'état de santé et d'obtenir une provision sur indemnisation, c'est-à-dire une indemnisation provisoire. Néanmoins, ce dispositif prend du temps, car il nécessite d'être assisté d'un avocat, de se présenter à un juge des référés, d'attendre sa décision, de se soumettre à une ou plusieurs expertises médicales. La réparation définitive est octroyée par le tribunal correctionnel au moment où il juge le délit ou par le tribunal de grande instance lorsque l'état de la victime est consolidé, c'est-à-dire lorsqu'elle n'a plus besoin de soins.



Depuis quelques années, à l'instigation du Ministère de la Justice, la voie amiable est fortement encouragée vis-à-vis des victimes d'accidents collectifs ou de catastrophes, le système judiciaire ayant des difficultés à faire face à une multiplicité de victimes. Le dispositif a été théorisé et amélioré et est de plus en plus fréquemment utilisé. Tel a été le cas lors de l'explosion de l'usine AZF, qui a fait 50 000 victimes matérielles, 2500 blessés et 31 morts. Le système d'indemnisation a en majeure partie été réalisé à l'amiable, seules 1 000 victimes s'étant constituées partie civile et n'étant pas entrées dans le processus amiable. La procédure amiable est également appliquée vis-à-vis de 90 % des accidents de la circulation routière, dont les séquelles peuvent être très importantes.

L'accord étant conclu entre des entreprises et des victimes, il doit être surveillé et garanti. À ce titre, il a été décidé de mettre en place un comité de suivi réunissant les acteurs de la prise en charge des victimes dont le rôle est de veiller à lever les difficultés et à contrôler la bonne marche du dispositif.

Il est proposé à l'ensemble des victimes de l'accident d'Eckwersheim d'éviter un traitement inégal, compte tenu des différences de statut entre les victimes, et de mettre en place pour la réparation de l'ensemble des préjudices un système amiable, égalitaire, rapide, simplifié, juste et individualisé.

Les enjeux médicaux et juridiques étant complexes, il est indispensable que les victimes soient accompagnées par un avocat et d'un médecin-conseil, car une fois le protocole individuel d'indemnisation amiable signé, il n'est plus possible de demander une indemnisation à la juridiction judiciaire. Il reste autorisé de se constituer partie civile, mais l'indemnisation ne peut être revue, hormis en cas d'aggravation.

L'indemnisation du préjudice est déterminée :

- par référence à la jurisprudence de la cour d'appel de Paris, le dossier étant traité à Paris et cette cour étant riche en exemples comparables d'indemnisation de victimes ;
- de manière individualisée, juste et bienveillante ;
- sur la base des conclusions médicales d'experts judiciaires agréés par les tribunaux.

Le protocole affirme le principe de la juste réparation du préjudice. Il s'agit ainsi de faire en sorte que les victimes et leurs proches retrouvent une situation au plus près de celle qui était la leur avant l'accident.

Par ailleurs, s'agissant des modalités d'indemnisation des préjudices corporels, il a été décidé d'avoir recours à un médecin expert en préjudice corporel inscrit sur la liste de la cour d'appel de Paris et agréé par la cour de cassation. Il appliquera la mission d'expertise de droit commun de la cour de Paris et nommera le cas échéant des experts adjoints, y compris des experts psychologiques (psychologues ou psychiatres). En effet, il est important que le préjudice psychologique, qui donne lieu à une indemnisation spécifique, soit évalué par des médecins spécialistes.

Lors de la phase d'expertise, il est donc important que la victime soit accompagnée d'un médecin-conseil de son choix et d'un avocat de son choix ou désigné par sa compagnie d'assurance. Les frais associés à cet accompagnement seront pris en charge par les sociétés dans le cadre du protocole. Le rapport sera rendu selon la nomenclature dite « Dintilhac », sur la base de laquelle tous les tribunaux se prononcent. Il arrive qu'il existe un écart entre l'évaluation du médecin-conseil et celui des victimes. Ces dernières, en conséquence, auront accès à un second médecin, le médecin-arbitre, dont le rôle sera de trancher les éventuelles incompréhensions, voire les différences d'appréciation.

Ensuite, une proposition d'indemnisation sera adressée aux victimes. Il s'agira d'une indemnisation provisionnelle dans le cas où la victime n'est pas consolidée, c'est-à-dire qu'un acompte sera versé en attendant la consolidation ou en cas d'urgence. La proposition sera définitive dès lors que la consolidation aura eu lieu et consécutivement à la signature du protocole individuel d'indemnisation. En cas de refus de signature du protocole pour désaccord persistant avec le montant de l'offre, 80 % de celle-ci seront versés

en attendant la décision définitive de la juridiction. S'agissant des préjudices matériels, l'objectif est d'alléger et de simplifier les démarches des victimes et les remboursements ont lieu sur simple déclaration et sans justificatif.

Enfin, nous souhaitons mettre en œuvre le système d'indemnisation en lui maintenant une dimension humaine, à votre contact. En étroite relation avec le coordonnateur, Philippe Laumin, nous prévoyons également l'envoi régulier de courriers informatifs afin de vous tenir au courant de l'état d'avancement du dispositif. Nous avons en outre l'ambition de prévoir des points qualitatifs et quantitatifs sur l'avancement de ce dispositif et souhaitons que vous ayez des relations constantes avec le gestionnaire des dossiers, le cabinet DIOT, qui sera votre interlocuteur direct sur les questions d'expertise et sur les questions matérielles. Nous souhaitons parallèlement poursuivre l'organisation de journées d'information et, si vous le souhaitez, d'une commémoration.

Par ailleurs, afin de nous assurer que le dispositif fonctionne au mieux de ses possibilités, nous avons pris la décision de mettre en place un comité de pilotage technique constitué de l'ensemble des parties prenantes au protocole l'indemnisation, qui vérifiera quasiment au jour le jour l'état des indemnisations. Nous avons également souhaité instaurer un comité de suivi élargi à l'ensemble des entités concernées. Si elles le souhaitent, ce second protocole intégrera les associations d'aide aux victimes, ou de victimes - telle que la FENVAC -, mais également une association de victimes particulière qui pourrait se constituer à l'occasion de l'accident. Ces dernières auront alors accès à l'ensemble des données statistiques du système d'indemnisation et pourront s'assurer que le dispositif fonctionne correctement.

Nous envisageons de résumer le système d'indemnisation dans une fiche informative, qui pourra vous être adressée. Enfin, je tiendrai à votre disposition, le temps nécessaire, consécutivement à cette réunion, pour répondre à vos interrogations.

#### **IV. Séquence information essais et enquêtes techniques**

---

##### **Stéphane BERGOUNIOUX**

Nous accueillons Frédéric Delorme, le directeur sécurité de la SNCF, qui fera un point sur les enquêtes techniques conduites par la direction des audits de sécurité de la SNCF et par le BEA-TT, enquêtes qui ont pour objectif d'éclairer le déroulement des événements.

##### **Frédéric DELORME**

Que l'on soit victime ou proche d'un blessé ou d'un disparu, le besoin de comprendre les événements ayant conduit au drame est fondamental. La SNCF met et mettra tout en œuvre pour faire la clarté sur cette catastrophe, car elle doit cet éclaircissement à ses salariés, à ceux de Systra, qui travaillaient dans les rames d'essai avec passion, fierté et professionnalisme, ainsi qu'aux invités et à la communauté ferroviaire. Depuis l'inauguration de la première ligne de TGV en 1981 par le président Mitterrand, un tel événement ne s'était jamais produit. Il est indispensable de s'assurer qu'il ne se reproduira pas.

Nous ne pouvons nous substituer à l'enquête judiciaire confiée au tribunal de grande instance de Paris, qui déterminera les responsabilités. En revanche, parallèlement au travail du BEA-TT, nous avons décidé de conduire une enquête technique aussi précise que possible, sur la base des informations dont nous disposons. L'enquête judiciaire étant en cours, nous n'avons pas accès à certaines pièces sous scellé et n'avons pas le droit de mener certaines interviews.

Dans le cadre du projet TGV Est deuxième phase, nous avons mené 200 circulations d'essais, avec 90 circulations essais de bout en bout (45 allers-retours), 80 circulations d'essai pour les raccordements et 30 circulations pour des mesures spécifiques. L'accident du 14 novembre 2015 est intervenu à Eckwersheim durant l'avant-dernière circulation d'essai, la dernière dans le sens Paris-Strasbourg.

Une rame d'essai est composée de huit voitures et de deux motrices assurant la traction (motrice avant et motrice arrière). En outre, la rame, qui est truffée de capteurs, compte une voiture laboratoire dont le rôle est d'analyser en temps réel le comportement de la voie et le captage du courant. La rame utilisée était instrumentée et homologuée. Elle circulait déjà sur la LGV Est et circulera sur l'extension de la LGV Est deuxième phase. Le test, en conséquence, ne portait pas sur la rame, mais sur la voie, sur la caténaire et sur l'infrastructure.

Les essais ont pour objectif d'assurer un haut niveau de sécurité des circulations commerciales. Lors des essais dynamiques avec une rame qui roule en vitesse, nous enregistrons les accélérations qui nous permettent de comprendre comment se comportent la voie et le courant, dans le but de respecter les normes françaises et internationales.

Les essais en vitesse sont destinés à s'assurer que l'infrastructure (voie, caténaire et signalisation) assure un fonctionnement correct à une vitesse de conception de la ligne plus 10%. On va au-delà de ce qui est nécessaire pour rouler en vitesse commerciale. Cette pratique résulte de recommandations internationales et du fait que la prise en charge automatique du train a lieu à une vitesse légèrement supérieure à la vitesse commerciale. Une marge de sécurité, à ce titre, est nécessaire.

Pour ce faire, tous les itinéraires de la ligne (voies principales de la ligne TGV et raccordements sur des lignes classiques) sont circulés à des paliers de vitesse (160, 200, 240, 270, 300, 320, 340 et 352 kilomètres/heure), soit jusqu'à une vitesse dépassant de 10 % la vitesse de conception de la ligne, pour pouvoir à la fin rouler à 320 km/ heures en vitesse commerciale. Ces paliers ont un rôle de sécurité essentiel. En effet, il n'est possible de franchir un palier que lorsque tout s'est bien déroulé sur la circulation précédente et qu'aucune anomalie n'a été constatée sur la voie. Sur les raccordements, toutefois, seuls deux paliers sont prévus compte tenu de la vitesse plus faible de circulation.

Dans le cadre des essais en survitesse, pour atteindre 352 kilomètres/heure, il est nécessaire d'inhiber le système de contrôle de vitesse automatique du train commercial, qui bride la vitesse à 320 kilomètres/heure. Les systèmes de sécurité, qui protègent d'un risque de déraillement des rames commerciales, sont très contrôlés et très longs à développer. Ils doivent être stables et « gravés dans le marbre » pour l'exploitation commerciale, et ne sont donc pas prévus pour être paramétrés d'une circulation d'essai à l'autre. Lorsque le système de sécurité est inhibé, d'autres mesures sont prises en compensation.

Les essais dynamiques, qui avaient débuté le 15 septembre, ont été interrompus consécutivement à l'accident. Les essais ont repris le 29 février et les essais dynamiques auront lieu entre mars et avril 2016. Il est ensuite prévu d'organiser une phase de préexploitation et la formation des conducteurs, la mise en service commerciale étant prévue pour le 3 juillet 2016. Les conditions d'essai actuelles sont très différentes de celles qui étaient appliquées lors de l'accident, car ils ont lieu sous contrôle de vitesse.

Lors d'un essai, il est nécessaire d'accueillir à bord une équipe technique de mesure organisée autour du chef d'essai (en voiture laboratoire), un pilote chargé de décrire au conducteur les points remarquables de la ligne et une équipe de conduite renforcée (deux conducteurs et un cadre) en raison de l'absence de contrôle automatique de vitesse. En matière de sécurité, la surveillance continue des données issues des capteurs est déterminante. En effet, la voiture laboratoire doit être en capacité de relever n'importe quelle anomalie permettant d'identifier les éventuels incidents sur la voie imposant de ralentir. De plus, à la fin de chaque palier de vitesse, le chef d'essai détermine s'il est possible de passer au palier suivant, dans le cadre d'une montée progressive en vitesse par palier. La sécurité repose également sur la définition précise du Point Kilométrique (PK) de freinage et la présence de boutons poussoirs permettant le freinage d'urgence dans les cabines de conduite.

La justice nous a autorisés à accéder aux bandes graphiques ATES, qui permettent d'identifier les gestes de conduite, les moments de freinage et l'ensemble des actions de pilotage de la rame d'essai. Nous avons

constaté qu'il existait trois paliers de vitesse sur la zone de l'accident, l'un à 360 kilomètres/heure, le second à 330 kilomètres/heure et le troisième à 176 kilomètres/heure. L'accident a eu lieu entre les deux derniers paliers.

Le rapport intermédiaire du BEA-TT précise que le déraillement a eu lieu à une vitesse de 243 kilomètres/heure, pendant une action de freinage maximum, le mécanisme de freinage d'urgence n'ayant pas été déclenché. Néanmoins, l'effet du freinage maximum est quasiment identique à celui du freinage d'urgence. Selon l'enquête interne, il semble que le point de freinage prévu était positionné sur le PK400,700. Or le freinage a eu lieu 1 600 mètres plus loin, soit 17 secondes plus tard, au PK402,300. En freinant au point prévu, il aurait été possible de s'inscrire dans un freinage de sécurité et d'atteindre le palier de 176 kilomètres/heure au bon moment. Néanmoins, en la matière, l'enquête interne repose sur de simples déclarations et l'enquête judiciaire déterminera les causes de l'écart constaté. Il sera nécessaire de comprendre le non-respect du PK de freinage et de déterminer pourquoi le freinage d'urgence n'a pas été déclenché grâce au bouton d'arrêt d'urgence. Un document qui était disponible en cabine apporte des précisions sur le PK de freinage prévu. Néanmoins, il est actuellement sous scellé.

Les rapports émis sont les suivants :

- le rapport immédiat de la direction des audits de sécurité de la SNCF rendu public le 19 novembre 2015 ;
- le rapport d'étape public du BEA-TT, qui n'est que partiel, qui ne cherche pas à élaborer l'arbre des causes de l'événement et qui a pour but de rendre possible l'engagement de démarches de prévention permettant un REX destiné à éviter qu'un incident similaire se reproduise.

Ces deux rapports nous permettent de constater que le matériel roulant et les équipements d'infrastructure ne sont pas en cause. L'accident n'est pas le résultat d'un problème technique lié à la voie ou au matériel et la rame a freiné normalement. Selon le BEA-TT : *« La cause de l'accident est un déclenchement du freinage trop tardif d'environ douze secondes pour pouvoir respecter, à partir d'une vitesse de 330 kilomètres/heure, le plafond de 176 kilomètres/heure prévu à l'entrée de la courbe. »*

La reprise des essais le 29 février vous a probablement interpellés. Néanmoins, les essais sont réalisés sous un nouveau protocole, dont les conditions sont très différentes du précédent. Ils sont ainsi effectués en activant les contrôles de vitesse utilisés en circulation commerciale, et, en conséquence, avec une diminution de la vitesse d'homologation. Si le conducteur dépasse la vitesse maximale, le freinage se déclenche. Il s'agit dans ce cadre de finaliser les tests de la voie, de la caténaire et de la radio sol/train, hormis sur la partie de ligne endommagée lors de l'accident et non encore réparée. Le dossier d'homologation garantira le plafonnement de la vitesse d'exploitation à 300 kilomètres/heure (au lieu de 320 kilomètres/heure) lors de la mise en service de la ligne nouvelle le 3 juillet 2016.

Des travaux sont en cours afin de définir les règles complémentaires pour les futurs essais. Il s'agit en la matière d'appliquer le principe de précaution. En effet, si le risque zéro n'existe pas, il est indispensable en cas d'accident de prendre des mesures nouvelles, et ce même s'agissant d'éléments n'ayant pas nécessairement de lien avec les causes de l'accident. Nous avons notamment pris pour références dans le cadre de ce travail les recommandations du BEA-TT et de la direction des audits de sécurité de la SNCF. Ainsi, le BEA-TT conseille de revisiter les conditions de réalisation de ce type d'essais en survitesse, notamment le niveau de performance à atteindre et les modalités de mise en œuvre. Ceci en liaison avec l'EPSF chargé de délivrer l'homologation des lignes. Le BEA-TT préconise également le réexamen de la répartition des tâches au sein des équipes de conduite des trains d'essai et de la méthode de détermination des points kilométriques de freinage. La direction des audits de sécurité SNCF, quant à elle, recommande d'organiser les communications au sein de la rame d'essai lors des phases en survitesse et de limiter le nombre de personnes présentes dans la cabine lors des essais. Même si le BEATT indique qu'il ne peut pas à ce stade être mis en évidence que le nombre élevé de personnes en cabine ait pu jouer un rôle

significatif dans la survenue de l'accident, par application du principe de précaution, la SNCF a décidé de limiter à quatre le nombre de personnes autorisées en cabine pendant des essais.

Enfin, dans le cadre de la définition des règles complémentaires, il sera nécessaire de prendre en compte les recommandations futures de la mission confiée à André-Claude Lacoste, qui porteront sur la conception des processus des essais, sur l'organisation existante des trains d'essai et l'identification des risques inhérents aux facteurs organisationnels et humains. Cette mission ne concerne pas la définition de l'arbre des causes de l'accident, qui appartient à l'instruction judiciaire, mais a vocation à identifier les mesures qu'il est possible de prendre dès à présent. Le rapport serait produit en deux étapes, avec une étape intermédiaire en mars et un rapport final en juin.

## V. Echanges avec la salle

---

### Christine DUJARDIN

Je suis la mère de Fanny Mary, qui est décédée à l'âge de 25 ans lors de l'accident. Un schéma de vitesse diffusé sur Internet et présenté lors d'une conférence par Messieurs Pépy et Cochet mentionne une courbe de freinage prévue à partir du PK400,700. Or cette courbe ressemble à la courbe de décélération que vous avez présentée dans votre briefing et qui a probablement été conçue sur la base des données de la boîte ATES. Il serait à mon sens nécessaire de faire figurer sur un même schéma ces deux courbes, ainsi que la vitesse de 235 kilomètres/heure à l'entrée de la courbe qui, selon le BEA-TT, conduit inévitablement à un renversement de la rame. Quelle est selon vous la distance qui existe entre le point où il y a risque de renversement à 235 kilomètres/heure et l'entrée dans la courbe située au PK 403-809 ?

### Frédéric DELORME

Le freinage a débuté au PK402,300, qui est le point de freinage réel. La vitesse à ce point était de 330 kilomètres/heure. Ensuite, la courbe de décélération correspond à un freinage maximum, mais pas à un freinage d'urgence. Si le point de freinage prévu avait été respecté, il aurait été possible d'atteindre le palier de 176 kilomètres/heure avec une certaine marge de sécurité. Le déraillement a eu lieu à 243 kilomètres/heure et selon le BEA-TT, il existait un risque de déraillement sur cette zone à partir de 235 kilomètres/heure. L'accident s'est joué à quelques secondes, compte-tenu de cette « marge » additionnelle donnée par l'infrastructure.

### Christine DUJARDIN

Existe-t-il une différence entre le déraillement et le renversement ?

### Frédéric DELORME

Le centre de gravité de la rame duplex est haut et le déraillement résulte uniquement du renversement. Quoi qu'il en soit, au PK du déraillement, la vitesse aurait dû être à 176 kilomètres/heure. Elle était de 243 kilomètres/heure et si elle avait été inférieure à 235 kilomètres/heures, le train n'aurait pas déraillé.

### Christine DUJARDIN

Je souhaite que la SNCF produise un schéma mentionnant la vitesse de 235 kilomètres/heures sur les prévisions, et non sur la réalisation, afin qu'il soit possible d'apprécier l'ampleur du risque et la distance à parcourir avant l'entrée dans la courbe.

Par ailleurs, j'ai constaté sur les photographies de presse trois impacts alignés (un petit, un moyen et un grand) en dessous de la voiture F, comme si cette voiture avait été perforée par un objet sur lequel elle aurait roulé. En outre, sur le bogie avant de cette voiture, une coupelle d'essieu est noircie d'huile, alors que l'autre est grise.

**Frédéric DELORME**

Je n'ai pas d'explication à ce sujet et vérifierai que nos enquêtes techniques apportent des précisions sur ce sujet, qui n'a pas à ce jour été instruit précisément par le BEA-TT et par la direction des audits de sécurité.

Nous effectuerons le schéma de vitesse que vous sollicitez en intégrant le seuil de déraillement de 235 kilomètres/heure. Néanmoins, en tant qu'employeur, nous rappelons que la vitesse prévue au point concerné était de 176 kilomètres/heure, et non de 235 kilomètres/heure. Freiner à partir du PK400 700 aurait permis d'atteindre 176 kilomètres/heure à l'entrée de la courbe. Néanmoins, la fiche train confirmera si ce PK était effectivement le point de freinage prévu. Il sera également nécessaire de déterminer pourquoi ce point n'a pas été respecté et pourquoi le freinage d'urgence n'a pas été déclenché. Des réponses seront apportées par l'instruction judiciaire, mais à ce jour, rien ne suggère qu'il était impossible d'atteindre la vitesse de 176 kilomètres/heure.

**Un intervenant**

Combien d'essais ont-ils été réalisés sur la voie 1 et sur la voie 2 ?

**Frédéric DELORME**

Nous comptabilisons 45 essais sur chaque voie et une montée en vitesse par paliers dans les deux sens.

**Guillaume DARLES**

Ne pas dépasser le seuil de 10 % au-delà de la vitesse classique aurait permis de rester en sécurité et d'éviter l'accident. Pourquoi ne pas fixer le limiteur de vitesse à 10 % au-delà de la vitesse classique ?

**Frédéric DELORME**

Nous ne nous interdisons aucune solution et reprenons dans leur ensemble nos protocoles d'essai. L'accident nous incite à revoir les facteurs organisationnels et humains. Il pourrait être utile de déployer un nouveau système, parallèlement au système bord, qui est définitif et ne doit pas être reparamétré. Nous pourrions ainsi prévoir d'ajouter une alarme en voiture d'essai, afin de faire savoir que la vitesse prévue est dépassée. Une équipe indépendante pourrait ainsi déclencher un freinage d'urgence. Néanmoins, la faisabilité technique d'un tel dispositif doit être garantie. D'autre part, ce système ne sera pas aussi fort que le système sol-bord des rames commerciales. Même s'il s'agit d'une bonne boucle de rattrapage, il est important de réfléchir globalement au comportement des équipes. Aucun système technique ne doit remplacer l'organisation et les facteurs humains à l'intérieur des cabines de conduite pour garantir la sécurité. Or le système de rattrapage pourrait jouer un rôle contre-productif en la matière et conduire à une déconcentration. Cette question, néanmoins, doit être posée.

**Jacques LANDAIS**

Je suis le père de Jérémie et je souhaiterais savoir à quelle vitesse le train serait arrivé au niveau du point de déraillement si le Bouton Poussoir de freinage d'Urgence (BPU) avait été actionné.

**Frédéric DELORME**

La courbe de décélération, qui résulte d'un freinage maximum, correspond quasiment à celle d'un BPU.

**Jacques LANDAIS**

A quoi sert le BPU ?

**Frédéric DELORME**

Il peut être activé par d'autres personnes que le conducteur. Il s'agit d'une boucle de rattrapage utile. Le conducteur doit se reposer sur d'autres personnes chargées de le guider dans ses actions et, lorsque le PK de freinage est dépassé, de déclencher un freinage d'urgence.

**Christine DUJARDIN**

En plus des dispositions habituelles, la motrice avant de la rame d'essai 744 intégrait-elle un indicateur de PK, consultable par le conducteur ?

**Frédéric DELORME**

En effet. Dans le cadre des essais, il n'est pas possible de se fier à l'instrumentation de bord, les vitesses autorisées par la signalisation étant dépassées, pas plus qu'à la capacité à repérer les objets physiques le long de la voie, au regard des vitesses de circulation importantes. En conséquence, un instrument situé en cabine permet de décompter les PK.

**Christine DUJARDIN**

La boîte ATES de motrice avant s'exprime-t-elle en PK400 ou existe-t-il une autre échelle de mesure ? Quel PK est-il utilisé en tant que point zéro ?

**Frédéric DELORME**

Je n'ai pas de réponse à cette question. Quoi qu'il en soit, la boîte permet de savoir exactement où est situé le train.

**Un intervenant du BEA-TT**

Elle intègre un système de comptabilisation des kilomètres qui n'est pas remis à zéro au début du voyage. Afin d'exploiter l'enregistrement, il est nécessaire de le recalcr par rapport à un point remarquable (répétition de signal, balise, etc.). Le PK400, à ce titre, n'est pas mentionné sur la boîte ATES. Le point d'origine n'est pas celui de la LGV.

**Christine DUJARDIN**

Cette question est de première importance, le schéma de vitesse présenté étant construit à partir des données de la boîte ATES. Il est indispensable de déterminer où est situé le point zéro, notamment afin de réfléchir à la distance séparant le point de freinage prévu du point de freinage réel.

**L'intervenant du BEA-TT**

L'équipe de conduite n'a pas sous les yeux le compteur de la boîte ATES. Elle utilise un système d'odométrie<sup>1</sup> spécifique aux essais donnant directement accès aux PK dans la cabine de conduite. Or ce système est recalé à chaque départ de marche et est utilisé afin de déclencher les freinages.

**Jules MARY**

Le graphique qui nous est présenté repose sur la boîte ATES, et non sur le système d'odométrie.

---

<sup>1</sup> Odométrie: mesure de la position d'un véhicule en mouvement

**Frédéric DELORME**

Nous n'avons pas de doute sur le lien entre les données de la boîte ATES et les PK de la ligne. Néanmoins, nous vous apporterons des précisions sur les différents modes de localisation.

**VI. Conclusion**

---

**Guillaume PEPY**

Il ne me semblerait pas pertinent de conclure nos échanges, car ils se poursuivront consécutivement à cette réunion. Je vous remercie pour votre présence, cette journée étant certainement très difficile pour vous. J'ai observé que même si la douleur des victimes et de leurs proches est rentrée, elle est très violente. En outre, j'ai fait le constat de votre grande solidarité, que l'INAVEM et la FENVAC seront en mesure de concrétiser. J'ai également noté votre exigence de vérité. Or en 175 ans d'existence du chemin de fer, aucun accident ferroviaire n'est resté inexpliqué, même si les enquêtes ont parfois pris du temps.

Cette catastrophe est exceptionnelle par le nombre de victimes, mais également par la diversité des situations, le drame ayant concerné des salariés de la SNCF et des entreprises travaillant dans le train, quelques-uns également invités, ainsi que des invités non-cheminots. Les victimes, quel que soit leur statut, doivent faire l'objet de la même attention. Nous avons décidé de les traiter de la même façon, afin d'éviter toute hiérarchisation, de telle sorte qu'il n'y ait pas des victimes qui seraient traitées comme des victimes de « première classe », d'autres comme des victimes de « seconde classe ». Chacun bénéficiera du principe d'un traitement équitable.

La catastrophe est d'autant plus traumatisante qu'elle est inédite en quarante ans et doit conduire la SNCF dans le domaine de la grande vitesse à se remettre en cause dans son ensemble, et ce même si l'accident est intervenu durant un essai technique.

En outre, je souhaite affirmer que la SNCF est responsable de cette catastrophe, qui a concerné nos trains, nos voies, nos invités et nos salariés. Elle est responsable moralement, mais également juridiquement. La répartition des responsabilités au sein de la SNCF, cependant, sera établie par la justice. Il ne nous appartient pas d'aller plus loin en menant cette enquête à la place du juge d'instruction.

Le BEA-TT et la SNCF ont identifié trois questions auxquelles il est nécessaire de répondre afin d'éviter qu'une telle catastrophe ne se reproduise un jour.

- Pourquoi le freinage a-t-il été déclenché 1 600 mètres trop tard ?
- Pourquoi y a-t-il eu, ou y a-t-il eu non-respect du déclenchement du freinage au PK prévu ?
- Pourquoi le bouton du freinage d'urgence n'a-t-il pas été déclenché ?

Comme Jacques Rapoport, je prends l'engagement que la SNCF accompagne l'ensemble des victimes dans la durée, c'est-à-dire sans date butoir et pendant des années si l'accompagnement reste nécessaire. Nous souhaitons en outre vous proposer avant tout un accompagnement humain.

S'agissant de l'indemnisation, vous pouvez engager une discussion sur une indemnisation amiable, puis, à tout moment, la refuser et attendre le procès. L'indemnisation, en outre, sera traitée selon une approche égale pour tous.

Je souhaite également que vous nous fassiez dans les mois à venir savoir quelles sont vos attentes sur le plan de la mémoire de l'accident. Il sera ainsi nécessaire de déterminer si vous attendez que soit érigé un monument d'hommage ou qu'une cérémonie mémorielle soit organisée, peut-être début juillet 2016, avant la mise en service de la ligne, qui aura lieu sans inauguration. Je vous invite à réfléchir à cette proposition et nous nous rangerons à vos avis.



Nous vous remercions pour votre présence.

*La rencontre s'achève à 15 heures 50*