

Déclaration de la famille de Fanny Mary, décédée dans la rame d'essais de SYSTRA à Eckwersheim en Alsace à l'âge de 25 ans

Communiqué de presse, 14 novembre 2016

Une année est passée depuis le jour funeste qui nous a retiré un être aimé. Nous ressentons dans notre famille le besoin d'être sur ces lieux aujourd'hui, pour nous recueillir et cultiver des pensées nourries de la tendresse que nous inspire Fanny. Et nous retrouvons aujourd'hui les familles des dix autres disparus, onze humains qui eurent en commun une destinée cruelle : celle de mourir dans des circonstances horribles, celle de vivre en même temps et dans le confinement d'un train leur dernier instant. Nous ne connaissions aucune de ces dix personnes mais nous éprouvons une tristesse immense pour elles.

Les disparus étaient dans des situations assez différentes : certains travaillaient ce jour-là et sont morts sur leur lieu de travail du fait de leur travail, d'autres étaient des employés en repos mais invités pour l'occasion à assister à des pointes de vitesse, d'autres étaient absolument extérieurs au monde ferroviaire – quoi qu'en dise Monsieur Pépy qui a qualifié publiquement¹ la mort de Laurence et celle de Fanny d'accidents du travail. Nous souhaitons vivement qu'il rectifie publiquement, pour l'honneur de ces deux femmes qui ne travaillaient pas pour lui. Nous refusons le moindre arrangement avec la vérité.

À ce jour, la sérénité douloureuse de notre deuil ne va pas sans deux exigences : la première est exigence de vérité. Nous le devons à la mémoire des disparus. La question de savoir pourquoi ils sont morts, pourquoi nous n'entendrons plus le rire de Fanny, n'est pas indifférente. On ne laisse pas des gens se faire tuer sans se soucier de la raison de leur mort. Quand le travail des enquêteurs aura enfin déterminé les causes de cet accident, quand il nous aura été dit pourquoi et comment le train basculait déjà dans la ligne droite qui précède la courbe¹, quand le matériel roulant et les infrastructures auront été expertisés, quand les nombreuses interrogations sur les circonstances de l'horreur auront enfin trouvées leurs réponses alors viendra le temps d'une seconde exigence, celle de justice. Nous souhaitons que tous les responsables, à chaque niveau des chaînes de décisions, rendent des comptes à la société de ce qu'ils ont pris des risques dangereux et conduits à la mort, à la souffrance, à la peine infinie.

Pourquoi cette folle entreprise tient-elle absolument à faire courir des risques non seulement à des professionnels au travail, mais également à des personnes extérieures ? Pourquoi organisait-on des visites de groupes d'enfants ? Pourquoi, même après l'accident, a-t-on continué pendant les essais à faire venir à bord des personnes qui n'avaient rien à y

¹ Cf. « Le grand jury », *RTL*, 20/12/2015 [<http://www.rtl.fr/actu/politique/sncf-guillaume-pepy-est-l-invite-du-grand-jury-7780942008>]

¹ Selon les conclusions provisoires du rapport d'étape de l'expert judiciaire mandaté par le juge, le train était déjà en « position de basculement avant la courbe » (p. 70).

faire ? Pourquoi dans le rapport d'André-Claude Lacoste¹, payé par la SNCF, suggère-t-on qu'à l'avenir, on réserve une voiture aux prochains invités pendant des essais sur des voies non-homologuées ? Quelle est cette folie ou cette immense bêtise, qui insiste pour étendre la prise de risques à des personnes extérieures aux essais ? Contrairement à ce que la SNCF avait expliqué aux familles en jouant sur les mots, il n'y avait pas eu 200 essais auparavant : c'était bel et bien la toute première fois que ce train fou passait sur la voie n°2, dans le sens Paris-Strasbourg, pour une marche en survitesse. Il était prévu de ne faire qu'un seul essai. Premier et seul essai, avec déjà des airs d'inauguration.

Des représentants de la SNCF ont tenu à être présents aujourd'hui. Mais à dire vrai, la présence de la SNCF à cette commémoration est paradoxale : car c'est à la fois une entreprise qui pleure des collègues disparus, et en même temps l'entreprise civilement responsable des onze vies perdues et qui pourrait bien se trouver mise en examen pour onze homicides.

Des représentants de l'État se sont aussi rendus sur les lieux de l'accident aujourd'hui. À l'État, il appartiendra de dire quelque chose du rôle joué par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire dans cet accident – n'est-ce pas l'institution publique supposée garantir un niveau de sécurité pour les populations ? N'a-t-elle pas délivré des autorisations, homologations, certifications avant l'accident... ? Établissement qui n'hésite pas à dire qu'aucun accident grave n'a eu lieu sur le réseau ferré français le 14 novembre dernier. Que disent les pouvoirs publics de la dangerosité de ces essais, ou de la « dangerosité du tracé de la ligne », pour reprendre les mots d'un expert mandaté par le juge ?¹

Où est Fanny ? Qu'est-ce que signifie la mort pour des technocrates¹ qui se soucient tellement de dégager du pognon du TGV et qui s'inquiètent de ce que leurs assurances paieront comme indemnisations aux familles et aux survivants ? Qu'est-ce que c'est que mourir, pour une entreprise dont les machines tous les jours percutent à mort des corps humains ? Que devient la vie, si fragile face à la machinerie de fonte, une fois qu'elle arrive au dernier souffle ? C'est la Question que nous posons. La Vie et l'Amour, la Vérité et la Justice, le reste est de peu d'importance.

Christine Dujardin, Michel Mary,
Arthur Mary, Jules Mary

¹ Cf. André-Claude Lacoste et Jean-Luc Wybo, « Réflexions sur la sécurité de l'organisation des essais ferroviaires à grande vitesse », remis le 7 juillet 2016. Consultable depuis notre site : accident-tgv.com

¹ Selon un rapport d'information (daté du 19 octobre 2016) remis à l'Assemblée Nationale par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, il est « largement justifié de s'inquiéter des moyens insuffisants de l'EPSF pour remplir ses missions [de sécurité] ». (Rapporteurs : Gilles Savary et Bertrand Plancher).

¹ Exemple d'une pensée technocratique morbide : Monsieur Claude Sturni à l'Assemblée Nationale le 17 novembre 2015 : « Les Français sont légitimement fiers du succès de leur TGV. Cet accident doit donc être expliqué pour ne pas compromettre le développement de celui-ci et la confiance des Français. Nous comptons tous sur une liaison efficace et compétitive entre notre capitale du Grand Est et Paris. Quelles seront les conséquences de cette tragédie sur la mise en route de la deuxième phase de la LGV ? » (Souligné par nous). M. Sturni présuppose-t-il que l'explication de l'accident ne pourrait aller que dans le sens d'« innocenter » le TGV ? [<http://www.assemblee-nationale.fr/14/cr/2015-2016/20160056.asp#P654071>]