

Britigny-sur-Orge : la SNCF dit-elle la vérité ?

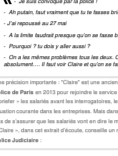
Le 12 juillet 2013, un train reliant Paris à Limoges déraille à Britigny-sur-Orge. Sept personnes sont tuées et soixante-dix autres blessées. Depuis, la justice enquête. Deux entreprises sont mises en examen en tant que personnes morales pour homicide et blessures involontaires : la SNCF qui transporte les voyageurs, et le Réseau Ferré de France alors chargé de l'entretien des voies. Les experts judiciaires pointent du doigt un défaut de maintenance sur un aiguillage, dont une pièce aurait lâché. Des écoutes téléphoniques réalisées à la demande des juges entre 2013 et 2014, laissent planer le doute sur la volonté de l'entreprise de tout dire à la justice.



Britigny sur Orge, la SNCF dit-elle toute la vérité ?

La « priorité absolue » du POG de la SNCF : « la manifestation de la vérité »

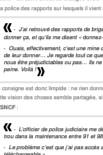
L'enquête s'avère compliquée : les juges se demandent très sérieusement si on n'a pas cherché à leur cacher des choses, alors que Guillaume Peppy s'était engagé à une transparence totale. Il réaffirme cet engagement, un an après le drame, lors d'une conférence de presse :



Nous nous sommes axés sur une priorité absolue qui est la manifestation de la vérité dans cette catastrophe. C'est ce que nous devons d'abord aux victimes et à leurs proches. C'est ce que nous devons au Français qui utilisent fréquemment le système ferroviaire. Et ce que nous devons évidemment aux 150 000 cheminote

Les doutes des enquêteurs et la réponse de la SNCF

Pourtant les actes mettent en doute ce souci de vérité. Ainsi, les policiers sont surpris, peu après avoir démarré leur enquête, de voir débarquer dans leurs bureaux des chemises des mains vides, sans le moindre document. Lors de leurs interrogatoires, ils tentent des propos généraux, comme une ligne perçue par hasard. Et selon Gérard Chemta, l'avocat de la **Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs (FENVAC)**, la **Jugedation nationale des victimes** de la SNCF de copier :



« On se rend compte d'une part que la SNCF ne va pas donner l'ensemble des documents au premier qu'elle auraient dispersés, or il n'est pas possible ni imaginable que de tels documents disparaissent ; de la même manière qu'on a dû mal à admettre à l'idée qu'on se serait fait mystérieusement fait voler son ordinateur au lendemain du déraillement pour le retrouver quelques semaines plus tard avec le disque dur abîmé. C'est manque du plus élémentaire sérieux et c'est très inquiétant »

Cette accusation de dissimulation, la direction répond qu'elle a elle-même porté plainte dès le vol de l'ordinateur, on ne peut donc pas la soupçonner d'avoir voulu cacher quoi que ce soit.

Des cadres placés sur écoute

Pourtant les juges ont de réelles interrogations sur l'attitude adoptée par des cadres de la SNCF. A tel point qu'ils prennent une décision assez spectaculaire dans ce type d'enquête. Durant un an, ils vont placer sur écoute deux cadres de l'entreprise. Des écoutes très intrusives, auxquelles Secrets d'Info a eu accès dans leur intégralité.

Elles révèlent que ces cadres sont très inquiets à l'idée d'être interrogés par la police. Comme le montre cet extrait de conversation intercepté en mai 2014, entre un cadre nouvellement nommé sur le secteur de Britigny et un responsable de la maintenance du sud-ouest francilien :

« Je suis convoqué par la police ?
- Ah putain, faut vraiment que tu te fasses bruler par Claire. Quand es-tu convoqué ?
- J'ai répondu au 27 mai
- A la limite faudrait presque qu'on se fasse bruler par Claire en même temps
- Pourquoi ? Tu dois y aller aussi ?
- On a les mêmes problèmes tous les deux. On trouve une situation merdique. Il faut absolument... il faut voir Claire et qu'on se fasse bruler »

Une précision importante : "Claire" est une ancienne juge de proximité qui a quitté le tribunal de police de Paris en 2013 pour rejoindre le service juridique de la SNCF. Elle est donc chargée de « bruler » les salariés avant les interrogatoires, leur expliquer comment se déroule une audition. Une situation courante dans les entreprises. Mais dans ce cas précis, l'objectif du service juridique n'est-il pas de s'assurer que les salariés vont en dire le moins possible ? Comme le dit le 4 décembre 2013, lorsque « Claire », dans cet extrait d'écoute, conseille un responsable des voies avant son audition par la Police Judiciaire :

« Ce qu'il faut à ne rien apporter. D'accord ? Tu viens avec rien. Tu viens avec la fiche de poste. C'est tout. Il faut après tu attends de savoir ce qu'il te demandent. Il ne faut pas être pro actif avec eux. Il faut véritablement attendre leurs demandes. Parce si jamais que tu trouves pas, si ils ne visualisent pas, c'est pas la peine de leur donner. C'est ça, que je veux dire »

Rétention d'informations ?

Certains cadres se disent en effet qu'il est préférable que les enquêteurs ne voient pas tout. La preuve : cet autre extrait de dialogue entre « Claire » et ce cadre, qui se demande s'il doit transmettre à la police des rapports sur lesquels il vient de mettre la main :

« J'ai retrouvé des rapports de brigade. Alors je ne sais pas si ça vaut le coup de leur donner ça, et qu'ils ne les donnent - donnez-moi tout le reste...
- Ouais, effectivement, c'est une mine d'or les rapports de brigade. Mais peut être à éviter de leur donner... Je regarde tout ce que tu me donnes, et je cible les choses qui peuvent nous être préjudiciables ou pas... ils ne les ont pas demandés... Donc ce n'est pas la peine. Voilà »

La consigne est donc limpide : ne rien donner qu'on ne vous demande pas, ne pas faire de zèle. Et cette vision des choses semble partagée, si l'on en croit cette autre conversation entre deux cadres de la SNCF :

« L'officier de police judiciaire me demande un document et me demande pourquoi je un tout dans la maintenance entre 91 et 98 et on doit lui répondre demain...
- Le problème c'est que j'ai pas accès aux archives. Quand je clique il me met - document non téléchargeable -
- Ben oui mais c'est parce qu'on veut pas juger. Quel est l'intérêt de donner ça ? Il ne faut surtout pas donner le document non prévu. Il faut surtout pas leur donner du document, parce que si on commence à donner nous va-t-elles draguer, là on est mal »



L'encadrement va même plus loin en voulant modifier une note interne, pour la rendre plus présentable comme le laisse entendre cette nouvelle écoute où une autre conseillère juridique cherche à convaincre un cadre de modifier une note qu'elle juge plutôt embarrassante :

« Ce qui m'intrigue finalement c'est qu'il y a bon mail qu'il traîne...
- Mais non mais je le revendique, je le changerais pas d'une virgule. Et je dirai pas que ça va si ça va pas.
- Non tu changerais pas le fond. Mais si je m'assoie à côté de toi et que je mets certain mots mieux choisis que tu accepterais, ben tu le changerais. Juste pour dire : « Je mers pas, j'arrange les choses ». On va supprimer - en très mauvais état -. On se doute bien qu'on n'est pas en train de réviser des appareils mais il y a un danger tout. C'est pas la peine de dire que tout est en très mauvais état. Si c'est aussi par la justice ou si ça passe dans le Figaro, ça nous met mal ! »

Un service juridique aux pratiques discutables

Le service juridique de la SNCF n'outrepasse-t-il pas ses droits ? Est-il toujours dans la légalité lorsqu'il cherche à cacher des documents ? A les éditer, ou même lorsqu'il simule des auditions, comme on peut aussi le lire dans le dossier ? Des questions qu'on peut légitimement se poser, d'autant plus que le service a accès au dossier d'instruction, puisque la SNCF est mise en examen. Pour Maître Chemta, cela pose problème :

« Ce qu'il faut bien comprendre c'est qu'on n'est pas dans la préparation de personnes à une délivrance on est dans une contournement de subordination de témoin. Et quand on le fait en ayant entre les mains la totalité du dossier de la procédure, en ayant donné la connaissance à des témoins des pièces d'un dossier secret. Je pense que il on prend de telles libertés avec ce qui peut se faire qu'on est dans quelque chose de totalement anormal »

La subornation de témoin ? Un délit qui est une accusation grave. A cela, la réponse de la SNCF est catégorique : ce mode de fonctionnement est tout à fait normal. Et Emmanuel Marsigny, l'avocat de l'entreprise publique, résume le moindre élément répréhensible dans cette démarche :



« Il ne s'agit pas de faire de la subornation de témoins. Ce sont des témoins. Il ne s'agit pas de préparer les agents de la SNCF sur le fond du dossier mais de répondre à leurs questions, parce à leurs inquiétudes sur la manière dont les auditions vont se passer. Il n'y a aucune audition dans le dossier dans laquelle un agent avait indiqué que la direction juridique lui aurait demandé de ne pas dire la vérité ou de le travestir »

Une vérité à géométrie variable

Effectivement à la lecture des 500 pages de procès-verbaux de ces écoutes téléphoniques, rien n'indique que la direction juridique ait incliné des cadres à être. Mais certains propos, comme cet échange entre deux responsables de la maintenance en Ile-de-France, montrent que la notion de vérité peut être relative :

« Il faut qu'on sache exactement ce qu'on peut dire sur le plan technique et sur le plan - directives de maintenance -.
- Ouais j'avais vu Claire [la cadre du service juridique] à un moment où elle, ce qu'elle le dit, c'est qu'il faut effectivement dire la vérité... Mais il y a une façon de dire la vérité »

Mensonge organisé ou dissimulations individuelles ?

Difficile de savoir si le service juridique gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :

« Il n'y a pas de service juridique qui gère cette affaire de manière autonome, ou avec l'aide de sa direction. Depuis le 10 février 2016, Guillaume Peppy a choisi de se tenir sur le sujet. L'avocat Gérard Chemta ne croit guère à l'éventualité d'un service juridique, au sein d'une entreprise aussi importante que la SNCF, agissant de son propre chef :