

Communiqué de presse

Les victimes prennent acte des réquisitions. Le procès en appel n'a cependant pas apporté les réponses attendues, en soulève d'autres.

SAINT-MALO, le 01 octobre 2019 – Comme en première instance, le Ministère Public s'est prononcé en faveur de la relaxe des acteurs du ferroviaire desquels il n'identifie pas de faute ayant contribué au drame du 12-10-2011. L'Association Solidarité St Médard PN11 prend acte mais s'interroge à nouveau sur les arguments qui supportent cette réquisition et veut apporter une lecture impartiale et complète de la fameuse recommandation R1 du BEA-TT.

L'Association remercie Monsieur Le Président de la Cour et les juges assesseurs pour leur écoute durant les quatre jours d'audience. C'est dans le plus grand respect des victimes que se sont tenus les débats, moments durant lesquels des souvenirs douloureux ne pouvaient que surgir et affecter celles et ceux qui ont souffert directement ou indirectement du drame de St Médard.

L'Association remercie la Cour d'Appel de Rennes pour la mise à disposition d'un espace de repos et de réconfort pour les victimes. Elle remercie également *France Victimes 35* dont la présence et la bienveillance ont été très appréciées dans cette nouvelle épreuve judiciaire.

Les victimes se sont rendues à ce procès en appel pleinement conscientes de la mission confiées aux magistrats sollicités pour leur avis sur les condamnations prononcées en première instance à l'encontre de SNCF et RFF. Elles attendaient que justice soit rendue dans le respect le plus absolu du droit pénal et ce en faisant abstraction de la charge émotionnelle qu'un tel procès peut générer.

Le « malaise » exprimé par l'Avocat Général pour motiver, sans la prononcer, la relaxe des acteurs du ferroviaire, résulte notamment du travail minutieux de leurs conseils qui ont créé une fausse complexité du dossier. Par une lecture partielle et partielle de la recommandation R1 émise par le BEA-TT suite à l'accident de 2007, la confusion est née dans l'esprit du Ministère Public qui s'est refusé à reconnaître les fautes de SNCF et RFF et dont des propos contradictoires doivent être soulignés.

L'Association Solidarité St Médard PN11 souhaite ainsi apporter un éclairage indispensable sur cette recommandation R1 dont la lecture, dans son intégralité et avec la plus grande objectivité, apportera la plus grande clarté sur le dossier (extrait de la page 37 du rapport du BEA-TT) :

*Recommandation R1 (Département d'Ille et Vilaine et Réseau Ferré de France) : Etudier et mettre en œuvre des mesures aptes à faciliter le **franchissement** des poids lourds et leur **croisement** sur ce passage à niveau (**aménagements** ou **mesures d'exploitation**, routiers ou **ferroviaires**).*

Tout lecteur, même non averti, notera que cette recommandation met en avant deux points clés :

- 1- *Franchissement et croisement* : le PN11 est identifié comme difficile à franchir pour les poids lourds (PL), une situation d'autant plus critique lorsque deux PL sont amenés à se croiser.

SNCF et RFF n'ont cessé d'avancer que le poids lourd (PL) impliqué dans le drame de 2011 n'a pas été confronté à un problème de croisement avec un autre PL et donc que les accidents de 2007 et 2011 ne présentaient aucune similarité. Ont-ils oublié que le PL franchissait ce PN en se déportant sur le milieu de la voie routière, rétrécie au niveau de l'emprise ferroviaire, et qui accusait un dénivelé de plus de 60 cm doublé d'un dévers important ? Cette situation atypique nécessitait la plus grande attention de la part du chauffeur du PL, un passage à vitesse réduite, qui plus est pour des PL avec remorque de faible garde au sol (cas du PL impliqué).

SOLIDARITE SAINT-MEDARD PN11

Association de type loi 1901 – Membre de la FENVAC

- 2- Aménagements ou mesures d'exploitation, routiers ou ferroviaires : le BEA-TT demande clairement aux acteurs destinataires de cette recommandation, sans hiérarchie de priorité ou d'importance, de prendre des mesures visant à améliorer leurs infrastructures réciproques mais exprime également, et sans aucune ambiguïté dans le texte, la mise en œuvre mesures d'exploitation ciblant les deux domaines, routiers ou ferroviaires.

SNCF et RFF n'ont cessé d'orienter les débats vers les carences du Conseil Général 35 (CG35) qui n'aurait pas agi sur le volet routier. Il était de leur intérêt de reporter la responsabilité sur un tiers. Accuser le CG35 est en soi une reconnaissance que les carences existent. De fait et étant destinataires de la recommandation R1, ils ne peuvent que reconnaître qu'ils sont tout aussi condamnables que celui qu'ils accusent de manquements ou négligences.

En tout état de cause et quoiqu'il ait fait ou non le CG35, SNCF et RFF ont délibérément omis de mettre en œuvre leurs obligations sur le volet ferroviaire (infrastructures et mesures d'exploitation) pour lequel ils ont une totale liberté d'action et l'exclusive compétence. Citons à titre d'exemple et de façon non exhaustive :

- Déplacer/écarter les barrières (supprimer le goulot d'étranglement)
- Raboter les trottoirs au niveau du PN (élargir la voie aux abords direct du platelage)
- Détruire la maison du garde barrière (dégager de l'espace visuel)
- Poser un 3^{ème} feu à diodes dans le sens St Médard-Guipel (éveiller au mieux l'attention)
- Allonger le délai d'annonce (tenir compte du temps de franchissement des PL à risque)
- Abaisser temporairement la vitesse des trains (limiter les conséquences d'une collision)

Les conseils de SNCF et RFF ont argué que la publication du rapport du BEA-TT, deux ans après l'accident de 2007, démontrait le caractère secondaire de la mise en œuvre de la recommandation R1. Là encore, nous n'avons pas la même lecture du rapport qui indique sans ambiguïté page 37 :

« L'analyse précédente montre l'urgence qui s'attache à étudier et mettre en œuvre les mesures d'aménagement et d'exploitation aptes à sécuriser le franchissement de ce PN par les véhicules lourds ».

L'Association a fait part de son regret que M. Azam, responsable de l'époque du BEA-TT, n'ait pu être entendu. Lors de notre entrevue avec le BEA-TT en février 2013, nous avons eu des éléments d'explication quant au retard de cette publication. Il faut garder à l'esprit que le BEA-TT dispose de moyens limités et que l'absence prolongée d'un enquêteur (raisons de santé) a impacté le suivi de ce dossier. Ce retard a motivé l'inscription dans le rapport de la notion d'urgence.

L'Avocat Général s'est exprimé en dédouanant les acteurs du ferroviaire quant à la non application de la recommandation R1. En revanche, il s'est étonné qu'aucune investigation n'ait été faite en phase d'instruction quant à une possible responsabilité du CG35. Pourquoi donc orienter les débats dans cette direction s'il considère que RFF et SNCF n'ont commis aucune faute ? Le CG35 serait-il, selon lui, responsable pénalement là où SNCF et RFF ne le seraient pas en dépit des négligences et imprudences constatées ? Proposer la relaxe de prévenus au prétexte de la non mise en examen/condamnation d'autres acteurs ne relève pas d'une approche cohérente en matière de justice pénale.

L'Association prend par ailleurs note que la destruction de preuves (boîtier d'enregistrement ATESS retiré et vidé par SNCF le soir de l'accident) ou la lecture préalable de notes d'audiences par un témoin RFF cité en première instance, sont autant de fautes caractérisées qui resteront très certainement impunies.

Enfin, M. Guillaume Pépy a proposé aux victimes de les rencontrer en amont du procès en appel. Une réunion s'est ainsi tenue dans la plus grande discrétion à Dol le 15-01-2019. Les victimes souhaitent aujourd'hui porter à la connaissance du grand public la position de M. Guillaume Pépy quant à la gestion de la sécurité au sein de l'établissement public qu'il préside : « **La loi ne m'impose pas de gérer la sécurité des passages à niveau** ». Chacun jugera donc des choix délibérés des dirigeants de SNCF en matière de sécurité, choix qui ont conduit à des drames comme celui d'Allinges et de Saint Médard.

SOLIDARITE SAINT-MEDARD PN11

Association de type loi 1901 – Membre de la FENVAC

A propos du passage à niveau N°11 de St Médard/Ille

TER et TGV circulent à 140 km/h sur la ligne Rennes-St Malo. Situé dans une **courbe aveugle** (visibilité pour l'agent de conduite de 175 mètres seulement dans le sens Rennes-St Malo), ce passage à niveau est connu pour son trafic élevé de Poids Lourds (proximité de carrières) et ses statistiques effroyables :

- 10 Juillet 2006 : piéton happé par une rame de TER (1 mort)
- 26 Novembre 2007 : collision TER avec un poids lourd (40 blessés dont 22 hospitalisés)
- 11 Février 2010 : collision d'un TER avec une camionnette (aucune victime)
- 12 Octobre 2011 : collision TER avec un poids lourd (3 morts, 45 blessés dont 13 graves)

Après 4 accidents ayant causé le décès de 4 personnes, traumatisé à divers niveaux plus d'une centaine de personnes, le passage à niveau n°11 de St Médard/Ille fut enfin inscrit en décembre 2012 au programme national de sécurisation des passages à niveau (14 mois après le dernier drame). Sa suppression sera effective à horizon 2020 avec la réalisation d'un viaduc. D'ici cette échéance encore lointaine, **SNCF, le Préfet, la Région Bretagne refusent toujours d'appliquer le principe de précaution** consistant à réduire localement la vitesse des trains au PN11. SNCF Réseau a par ailleurs refusé, en dépit d'un avis favorable du Ministère de tutelle, d'inclure le PN11 dans le programme d'évaluation de détecteurs de masse.

A propos de Solidarité St Médard PN11

Regroupant les victimes et familles de l'accident de TER du 12 octobre 2011, l'Association a pour mission d'apporter son soutien aux victimes et à leur famille pour gérer au mieux « l'après accident ». Lieu d'échange et de partage d'expérience, l'Association conseille celles et ceux qui le désirent dans leur combat pour mieux faire reconnaître les préjudices subis. Agréée par le Ministère de la Justice, l'Association s'est constituée Partie Civile. Elle souhaite contribuer activement à l'établissement de la vérité sur l'accident et que soient mises en évidence toutes les éventuelles responsabilités. *Solidarité St Médard PN11* nourrit enfin le projet ambitieux de faire évoluer la sécurité des passages à niveau.

Solidarité St Médard PN11 est membre de la FENVAC (Fédération Nationale des Victimes d'Attentats et d'Accidents Collectifs) dont elle occupe un siège au Conseil d'Administration.

Contacts presse :

Lionel LABOURDETTE, Président - 06 17 96 50 19

solidarite.saintmedard@gmail.com