

*A l'attention de Madame, Monsieur le Doyen des
Juges
d'Instruction près le Tribunal de Grande
Instance de
NANTERRE*

PLAINTÉ AVEC CONSTITUTION DE PARTIE CIVILE

Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. ONT L'HONNEUR DE VOUS EXPOSER

Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. sont mis en examen dans le cadre d'une instruction diligentée par Monsieur Thierry F., Monsieur Yves J. et Monsieur Edmond B., Juges d'Instruction près le Tribunal de Grande Instance de PARIS.

Il leur est notamment reproché des faits de dégradations de la ligne à grande vitesse Paris – Strasbourg, la nuit du 7 au 8 novembre 2008 à DHUISY, par la pose, sur les caténaires, d'un crochet usiné en fer à béton, lequel accroché par le pantographe de la motrice du premier train ouvreuse a dégradé et détérioré l'alimentation de la ligne, interrompant temporairement le trafic ferroviaire.

Ces faits ont été qualifiés juridiquement de destructions, dégradations de biens en réunion en relation avec une entreprise terroriste.

Dans le cadre de leur enquête préliminaire ouverte pour association de malfaiteurs en vue de la préparation d'un acte de terrorisme, le 16 avril 2008, les services enquêteurs de la Sous-direction Anti-terroriste (ci-après SDAT) assistés de la Direction centrale du renseignement intérieur (ci-après DCRI) ont réalisé des surveillances physiques de Monsieur Julien C. et de Madame Yildune L.

Par procès-verbal en date du 8 novembre 2008 coté D104 dans la procédure d'instruction, Monsieur M., Lieutenant de police au sein de la SDAT et rédacteur dudit procès-verbal relatait une surveillance qui serait intervenue dans la nuit du 7 au 8 novembre 2008.

1

Il est important de préciser qu'avant les faits survenus à DHUISY dans la nuit du 7 au 8 novembre 2008, Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. faisaient l'objet d'une enquête préliminaire ouverte, pour association de malfaiteurs en vue de la préparation d'un acte de terrorisme, le 16 avril 2008.

Le 10 novembre 2008, Monsieur le Procureur de la République de PARIS requérait la poursuite de l'enquête en flagrance des chefs de destructions, dégradations graves de bien d'utilité publique, commises en réunion et en relation avec une entreprise terroriste, à la suite des faits commis à DHUISY.

L'instruction diligentée par Monsieur Thierry F. a été ouverte le 15 novembre 2008.

Le même jour, Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. étaient mis en examen des chefs de :

- Direction et organisation d'association de malfaiteurs en vue de préparer des actes de terrorisme, faits prévus et réprimés par les art 421-1, 421-2-1, 421-5, 422-3, 422-4, 422-6 et 422-7 du code pénal; 706-16 à 706-25 du code de procédure pénale
- Destructions ou dégradations en réunion en relation avec une entreprise terroriste, faits prévus et réprimés par les art 421-1, 421-3, 422-3, 422-4, 422-6 et 422-7, 322-1, 322-3 et 322-15 du Code pénal ; 706-16 à 706-25 du code de procédure pénale
- Destructions ou dégradations en réunion en relation avec une entreprise terroriste, faits prévus, faits prévus et réprimés par les art 421-1, 421-3, 422-3, 422-4, 422-6 et 422-7, 322-1, 322-3 et 322-15 du Code pénal ; 706-16 à 706-25 du code de procédure pénale
- Refus de se soumettre à un prélèvement biologique en relation connexe avec une entreprise terroriste, faits prévus et réprimés par les art 203, 706-16, 706-55 et 706-56 du Code de procédure pénale

Ce procès-verbal apparaissant comme l'unique élément à charge retenu par les Juges d'Instruction à l'encontre de Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. pour déterminer l'existence d'indices graves et concordants de leur participation aux faits susvisés.

Cet élément ayant en outre motivé leur placement en détention provisoire dans le cadre de cette instruction.

Dans le cadre de ce procès-verbal, les services enquêteurs indiquaient ainsi avoir suivi le véhicule de marque MERCEDES immatriculé 277 AEX 76 conduit par Monsieur Julien C. et à bord duquel se trouvait également Madame Yildune L. à compter de 11h10 le 7 novembre 2008.

Au cours de cette surveillance, les officiers de police judiciaire notaient que Monsieur Julien C et Madame Yildune L. s'arrêtaient à 21h50 sur la RN3 à TRILPORT, pénétrant dans le restaurant « BELLA VITA » pour s'y attabler.

C'est après avoir quitté ce restaurant vers 22h35, qu'ils auraient jeté dans une poubelle à proximité divers objets se trouvant dans le véhicule, et notamment des documents d'information de la SNCF comportant les horaires des TGV ainsi qu'un emballage de lampe frontale.

De 23 heures à 23h10, les officiers de police judiciaire constataient que le véhicule était stationné à TRILPORT jusqu'à 23h40, de la buée étant visible de l'extérieur, puis affirmaient qu'à 3h50 le véhicule démarrait reprenant sa route.

Selon les officiers de police judiciaire, le véhicule se trouvait ensuite stationné à 4h05 jusqu'à 4h20, sur la rampe d'accès de la SNCF où le train ouvreur accrochait des pantographes consécutivement à la pose d'un crochet sur les caténaies.

A 4h45, il était noté que le véhicule reprenait la route en direction de PARIS, faisait un arrêt de quelques minutes au pied du pont de la Marne sur la commune de TRILPORT avant de regagner la région parisienne.

Ce procès-verbal est l'unique élément permettant d'établir que Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. se trouvaient sur les lieux des faits.

Aucune autre pièce du dossier ne vient le corroborer.

Pis, seul un policier, Monsieur Bruno M. a dressé un procès-verbal de cette surveillance alors que l'Instruction a révélé que les officiers de police judiciaire présents étaient plus d'une vingtaine (14 de la SDAT et 6 de la DCRI).

Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. ont pour leur part toujours contesté avec vigueur avoir participé à ces faits et avoir, ne serait-ce qu'avoir été présents en ces lieux.

Les Conseils des mis en examen avaient relevé l'existence d'incohérences et d'invraisemblances au sein de ce procès-verbal, qu'ils ne manquaient bien évidemment pas d'indiquer au Magistrat Instructeur au moyen de notes et de demandes d'actes.

Le 2 novembre 2009, la Défense adressait une note afin d'attirer son attention sur les incohérences et invraisemblances résultant de l'enquête diligentée par la Sous-Direction Anti-Terroriste de la Direction centrale de la Police Judiciaire.

Elle avait relevé que les indications fournies et constatations des services enquêteurs mentionnées au procès-verbal D104 étaient :

- contredites par d'autres pièces de procédure ;
- incompatibles avec la topographie du lieu des faits et les indices et traces recueillis sur les lieux ;
- temporellement invraisemblables.

Le 5 novembre 2009, le Magistrat instructeur adressait un soit-transmis aux services de police afin que des vérifications soient effectuées et des précisions soient apportées quant aux opérations de surveillance mentionnées au procès-verbal coté D104.

Le 22 février 2010, les Conseils des mis en examen adressaient au Magistrat Instructeur des demandes d'actes afin que des réponses puissent être apportées à ces questions.

Ils sollicitaient notamment qu'une reconstitution soit organisée et que les intervenants sur les lieux des faits dans la nuit du 7 au 8 novembre 2008 (officiers de la SDAT, gendarmes et agents de la SNCF) soient entendus.

Les pièces d'exécution du soit-transmis en date du 5 novembre 2009, pour certaines datées du mois de mars 2010, n'étaient malheureusement retournées au Cabinet du Juge d'Instruction qu'à l'issue d'un délai de deux mois, soit le 28 mai 2010 pour être cotées au dossier courant juin 2010.

Les nouvelles pièces d'exécution, qui devaient « préciser » certains points incohérents de l'enquête de police, n'ont ajouté que de nouvelles invraisemblances et démontré l'absence d'authenticité du procès-verbal de surveillance coté D104.

Le 1^{er} septembre 2010, plusieurs demandes d'actes étaient de nouveau adressées au Magistrat Instructeur par les Conseils des mis en examen.

Ils insistaient alors au regard de ces nouvelles pièces cotées au dossier, sur la nécessité de réaliser la reconstitution à laquelle le Juge d'Instruction ne s'était pas opposé.

Le 13 janvier 2011, un transport était organisé, sur le site de DHUISY en présence des Magistrats Instructeurs, du Ministère Public, de Monsieur Julien C. et Madame Yildune L., de leurs Conseils et des Avocats des parties civiles.

Elle faisait suite à une précédente reconstitution effectuée le 4 janvier 2011 par le Magistrat Instructeur et les services de la SDAT hors la présence de la Défense.

En effet, le Magistrat Instructeur avait jugé utile de ne pas inviter la Défense à participer à cette « répétition » en dépit de sa volonté manifestée à plusieurs reprises d'interroger les officiers de la SDAT.

La mise en situation intervenue le 13 janvier 2011 était une manière détournée pour le Magistrat Instructeur de donner satisfaction à la Défense tout en éludant les questions essentielles que cette dernière avait posée.

Malgré le peu de vérifications opérées par le Magistrat Instructeur, ce nouvel acte n'a fait qu'entériner les doutes qu'avait la Défense sur l'authenticité du procès-verbal D104.

En conséquence, Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. entendent déposer plainte contre X pour des faits de faux et usage de faux en écriture publique.

SOMMAIRE

DISCUSSION

I/ La recevabilité de la plainte

A/La saisine directe du Juge d’Instruction (article 85 du Code de procédure pénale)

B/Les conditions posées par l’article 2 du Code de procédure pénale

C/ L’inopposabilité de l’article 6-1 du Code de procédure pénale

II/ Le bien-fondé de la plainte

A/ L’infraction de faux en écriture publique

1/ Le support probatoire de l’infraction

2/ L’existence d’une falsification

a/La matérialité

En droit

En fait

b/ Le caractère préjudiciel de la falsification

c/Le caractère intentionnel de la falsification

B/L’infraction d’usage de faux en écriture publique

1/La condition préalable : l’existence d’un faux en écriture publique

2/L’acte d’usage de faux en écriture publique

3/L’élément intentionnel de l’usage de faux en écriture publique.

DISCUSSION

I/ La recevabilité de la plainte

La présente plainte concerne des faits criminels ce qui autorise par conséquent Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. à saisir directement la Juridiction d'Instruction de leur plainte (A).

Les conditions posées par l'article 2 du Code de procédure pénale sont remplies (B).

Enfin, l'article 6-1 du même Code n'est pas opposable au dépôt de la présente plainte (C).

A/La saisine directe de la Juridiction d'Instruction (article 85 du Code de procédure pénale)

L'article 85 du Code de procédure pénale dispose que :

« Toute personne qui se prétend lésée par un crime ou un délit peut en portant plainte se constituer partie civile devant le pôle de l'instruction compétent en application des dispositions des articles 52, 52-1 et 706-42.

*Toutefois, la plainte avec constitution de partie civile n'est recevable qu'à condition que la personne justifie soit que le procureur de la République lui a fait connaître, à la suite d'une plainte déposée devant lui ou un service de police judiciaire, qu'il n'engagera pas lui-même des poursuites, soit qu'un délai de trois mois s'est écoulé depuis qu'elle a déposé plainte devant ce magistrat, contre récépissé ou par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, ou depuis qu'elle a adressé, selon les mêmes modalités, copie à ce magistrat de sa plainte déposée devant un service de police judiciaire. **Cette condition de recevabilité n'est pas requise s'il s'agit d'un crime ou s'il s'agit d'un délit prévu par la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse ou par les articles L. 86, L. 87, L. 91 à L. 100, L. 102 à L. 104, L. 106 à L. 108 et L. 113 du code électoral.** La prescription de l'action publique est suspendue, au profit de la victime, du dépôt de la plainte jusqu'à la réponse du procureur de la République ou, au plus tard, une fois écoulé le délai de trois mois. »*

Il résulte de cet article que toute personne qui se prétend lésée par un crime peut directement saisir le Pôle de l'instruction de sa plainte.

En l'espèce, Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. déposent plainte pour des faits de faux et usage de faux en écriture publique prévus et réprimés par les articles 441-1 et suivants du Code pénal.

Ces infractions revêtent la qualification de crime, ce qui a notamment confirmé par un arrêt de la Cour de cassation en date du 28 octobre 2003 (Crim, 28 octobre 2003- Pourvoi n° 02-87.628) aux termes duquel il apparaît qu'un policier qui altère la vérité d'un procès-verbal commet le crime de faux en écriture publique. Selon la jurisprudence et la doctrine, les écritures publiques sont des écrits rédigés par un représentant quelconque de l'autorité publique agissant en vertu des

fonctions dont il est légalement investi.

Dès lors, un procès-verbal apparaît comme une écriture publique et peut, en cas de faux en son sein et d'intention frauduleuse de la part de son auteur, entraîner l'application de l'article 441-4 du

Code pénal (Cass. Crim., 23 sept. 1880, Cass. Crim., 31 mars 1949, Cass. Crim., 23 septembre 1842).

La Juridiction d'Instruction de Céans est compétente pour instruire la présente plainte puisque le procès-verbal D104 a été rédigé par le Lieutenant Bruno M., Lieutenant de Police en fonction à la SDAT, en résidence à LEVALLOIS-PERRET (92300) et ce, conformément à l'article 52 du Code de procédure pénale.

La présente plainte est en conséquence parfaitement recevable sur le fondement de l'article 85 du Code de procédure pénale.

B/Les conditions posées par l'article 2 du Code de procédure pénale

Il résulte de l'article 2 du code de procédure pénale que :

« L'action civile en réparation du dommage causé par un crime, un délit ou une contravention appartient à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction.

La renonciation à l'action civile ne peut arrêter ni suspendre l'exercice de l'action publique, sous réserve des cas visés à l'alinéa 3 de l'article 6. »

Il découle de cet article que l'action civile en matière pénale n'est recevable que si celui qui l'intente a effectivement subi un préjudice du fait de l'infraction et si ce préjudice est actuel, personnel et direct.

Il résulte de la jurisprudence constante de la Cour de cassation que devant les juridictions d'instruction, le demandeur n'a pas à prouver l'existence d'un préjudice puisque *« pour qu'une constitution de partie civile soit recevable devant la juridiction d'instruction, il suffit que les circonstances sur lesquelles elle s'appuie permettent au juge d'admettre comme possible l'existence d'un préjudice allégué et la relation directe de celui-ci avec une infraction pénale »* (Crim, 6 octobre 1984, BC n0 256 ; Crim 2 avril 2003 BC n°83).

Concernant plus particulièrement l'infraction de faux en écriture publique, la Cour de Cassation a estimé que la falsification d'un document porte nécessairement atteinte à la foi publique ce qui établit automatiquement l'existence d'un préjudice éventuel que le juge n'a pas à constater (Cass Crim 24 mai 2000 n° pourvoi 99-81.706).

En tout état de cause, le préjudice subi par Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. est démontré puisque le faux allégué réside en une pièce de procédure, unique élément à charge ayant justifié leur mise en examen pour les faits de dégradations commis à DHUISY dans la nuit

du 7 au 8 novembre 2008.

Aussi, il est évident que l'usage qui en a été fait, le versement en pièce de procédure, leur a causé un préjudice certain, direct et personnel.

Ladite plainte ne pourra qu'être déclarée recevable sur le fondement de l'article 2 du Code de procédure pénale.

C/ L'inopposabilité de l'article 6-1 du Code de procédure pénale

L'article 6-1 du Code de procédure pénale dispose que :

« Lorsqu'un crime ou un délit prétendument commis à l'occasion d'une poursuite judiciaire impliquerait la violation d'une disposition de procédure pénale, l'action publique ne peut être exercée que si le caractère illégal de la poursuite ou de l'acte accompli à cette occasion a été constaté par une décision devenue définitive de la juridiction répressive saisie. Le délai de prescription de l'action publique court à compter de cette décision ».

Ce texte crée une exception préjudicielle à la mise en mouvement de l'action publique jusqu'à la constatation de l'irrégularité de « l'acte incriminé ».

Cependant cette exception n'est pas opposable à la poursuite de tout crime ou délit prétendument commis à l'occasion d'une procédure judiciaire.

Il faut que l'infraction dénoncée implique une violation d'une disposition de procédure pénale et que cette irrégularité ait été constatée définitivement pour permettre le déclenchement de l'action publique, ce qui signifie que cette irrégularité doit constituer l'élément matériel de l'infraction.

Tel ne sera pas le cas, lorsque l'infraction dénoncée, commise à l'occasion d'une procédure, pourra être constituée en elle-même, sans qu'il soit nécessaire de constater une irrégularité de procédure.

Ainsi, l'article 6-1 du Code de procédure pénale ne doit pas recevoir application lorsque la plainte vise des faits qui ne constituent pas en eux-mêmes une irrégularité de procédure.

En ce qui concerne plus particulièrement l'infraction de faux et d'usage de faux en écriture publique, la Chambre criminelle a considéré par décision en date du 1^{er} février 1988 (Crim 1^{er} fev 1988, n°87-81.860 non publiée), que :

« les faits dénoncés dans la plainte et qualifiés de faux en écritures publiques n'impliquant pas par eux-mêmes la violation d'une disposition de procédure pénale, l'arrêt attaqué a méconnu le sens et la portée des textes susvisés »

Dans cette espèce, le demandeur au pourvoi avait porté plainte contre deux officiers de police judiciaire pour faux en écriture publique et la chambre d'accusation avait considéré que, dès lors que la demande en nullité des actes litigieux avait été définitivement rejetée, l'action publique ne pouvait pas s'exercer, en vertu de l'article 685 alinéa 5 du Code de procédure pénale devenu article 6-1 du Code de procédure pénale.

Selon l'arrêt de la Chambre d'accusation, il était reproché aux deux officiers de police judiciaire agissant sur commission rogatoire, d'avoir faussement rendu compte du déroulement des opérations de perquisition.

La Chambre criminelle a censuré cet arrêt en considérant que le faux, susceptible d'avoir été commis dans de telles circonstances, n'impliquait pas la violation d'une règle de procédure pénale et que par conséquent, il n'y avait pas lieu de mettre en œuvre l'exception préjudicielle de l'action publique.

Par arrêt en date du 16 octobre 2001, la Chambre criminelle a approuvé un arrêt de la chambre d'accusation de Grenoble qui a considéré que « *le fait d'avoir commis un faux n'est pas un manquement à la procédure pénale, mais une infraction pénale* » et qu'ainsi « *l'article 6-1 ne peut recevoir application en l'espèce puisqu'il y a suspicion non d'une violation d'une règle de procédure pénale mais de commission d'une infraction* ».

En l'espèce, le plaignant dénonçait sous la qualification de faux, le procès-verbal de gendarmerie relatant les circonstances de son interpellation, en soutenant que cette relation était volontairement inexacte.

La Chambre criminelle a considéré que la poursuite du faux ainsi dénoncé n'était pas subordonnée à la constatation de la violation d'une disposition de procédure pénale.

Dans une décision en date du 6 janvier 2009 (N° 08-81.464), la Cour de cassation a confirmé cette position en ces termes :

« *Ne justifie pas sa décision au regard de ce texte, l'arrêt qui déclara qu'il n'y a pas lieu à informer des chefs de faux en écriture publique, destruction ou soustraction de preuve alors que les faits dénoncés, consistant en la substitution et la destruction d'objets qui avaient été régulièrement saisis et placés sous scellés, n'implique pas la violation d'une règle de procédure pénale* ».

La présente plainte est portée par devant la Juridiction d'Instruction, alors qu'une instruction est actuellement diligentée par Monsieur le Juge Thierry F. , Monsieur Yves J. et Monsieur Edmond B.

L'infraction alléguée est celle de faux et usage de faux en écritures publiques.

Le support de ce faux est un procès-verbal de surveillance dressé par des officiers de la SDAT (D104).

L'article 6-1 du Code de procédure pénale ne saurait recevoir application en l'espèce puisque ce

faux et l'usage qui en est fait n'est pas constitutif d'une violation d'une règle de procédure pénale.

Ce procès-verbal n'a aucune incidence sur la preuve de l'accomplissement de telle ou telle obligation procédurale.

En conséquence, l'exception préjudicielle à la mise en mouvement de l'action publique ne saurait être opposée aux plaignants.

Par ailleurs, les plaignants répondent aux obligations d'élection de domicile prévues par l'article 89 du Code de procédure pénale (Pièce n°2).

La présente plainte avec constitution de partie civile est donc recevable au sens des articles 11 et suivants, 85 et suivants du Code de procédure pénale.

II/ Le bien-fondé de la plainte

A/ L'infraction de faux en écriture publique (article 444-1 du Code pénal)

Le faux est défini à l'article 444-1 du Code pénal qui dispose que :

« Constitue un faux toute altération frauduleuse de la vérité de nature à causer un préjudice et accomplie par quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques »

L'article 441-4 Code pénal prévoit dans son alinéa 1^{er} que l'infraction de faux en écriture publique est puni de 10 ans d'emprisonnement (150000 € d'amende), dans son alinéa 2 que l'usage de faux en écriture publique est puni des mêmes peines et dans son 3 alinéa que les peines sont aggravées (15 ans de réclusion criminelle et 225000 € d'amende) lorsque les faits sont commis par des personnes dépositaires de l'autorité publique.

Sera donc constitutif d'un faux en écriture publique l'altération frauduleuse préjudiciable d'une écriture publique qui a pour objet ou qui peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques.

1/ Le support probatoire de l'infraction

La jurisprudence reconnaît qu'un procès-verbal constitue une écriture judiciaire, et donc une écriture publique.

Dans un arrêt du 28 octobre 2003 (n°02-87628), la Chambre criminelle a ainsi jugé que l'altération frauduleuse de la vérité affectant la substance d'un procès-verbal dressé par un commissaire de police, fonctionnaire public, dans l'exercice de ses fonctions revêt la qualification criminelle de faux, alors même qu'un tel procès-verbal ne vaudrait qu'à titre de simple renseignement.

Ainsi, à la lecture de cet arrêt qui casse un arrêt de la Chambre d'Instruction ayant confirmé une ordonnance de non-lieu par laquelle le juge avait refusé d'instruire au regard de l'objet limité du procès-verbal en cause, il apparaît que tout procès-verbal, quelque soit son objet ou ses effets, dès lors qu'il a été dressé par un fonctionnaire de police dans l'exercice de ses mission, est de nature à constituer le support probatoire de l'infraction.

En toute hypothèse, il apparaît comme certain, au regard de notre espèce, que l'élément matériel relatif au support de la falsification ne pose pas de difficulté :

- d'une part il s'agit d'un procès-verbal dressé par des policiers dans l'exercice de leur mission,
- d'autre part il s'agit d'un procès-verbal qui peut évidemment avoir « *pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques* ».

Ce procès-verbal D104 est un élément de preuve censé démontrer la présence de Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. sur le lieu des faits commis à DHUISY dans la nuit du novembre.

Ce document est l'unique preuve selon laquelle les plaignants auraient été présents sur les lieux.

A ce titre, on rappellera qu'aucune photographie n'a été prise par les services de police et aucun autre élément de preuve subjectif (témoignage, aveu..) ou objectif (traces ADN, bornage téléphonique...) n'atteste de leur présence sur ces lieux

En conséquence, le procès-verbal D104 constitue bien le support probatoire de l'infraction de faux.

2/ L'existence d'une falsification

➤ a/La matérialité

° En droit

Le faux intellectuel est un « défaut de véridicité » touchant à l'information contenue dans le support probatoire. Il est tout autant poursuivi que le faux matériel, seulement sa démonstration découlera de sa confrontation avec des éléments qui lui sont extérieurs.

Il résulte de la jurisprudence de la Cour de cassation que l'altération de la vérité peut se réaliser par la déclaration ou la constatation de faits faux, c'est à dire par commission, mais aussi par omission de faits exacts (Crim 25 janvier 1982 bull crim n°29).

Le mensonge caractéristique du faux intellectuel est le plus souvent réalisé par affirmation comme vrais de faits faux. Peu importe alors qu'il s'agisse de travestir ou de modifier des faits réels ou d'affirmer des faits imaginaires, le mensonge étant pareillement caractérisé.

Par un arrêt du 14 mai 1990 (n°89-84807), la Chambre criminelle a retenu au titre de la falsification des « mentions inexactes » relatives à des opérations portées sur des écritures comptables.

Dans un arrêt en date du 6 avril 1933 (BC n°75), la Chambre Criminelle de la Cour de cassation a reconnu que les fausses déclarations peuvent consister en la mention de la présence d'une personne en réalité absente ou en la présence d'une personne différente de celle qui est effectivement présente au moment de l'acte.

Ainsi, mensonges, omissions, travestissements de la réalité ou inexactitudes peuvent recouvrir la qualification de la falsification.

Toutefois, la jurisprudence impose une double exigence à l'établissement de la falsification :

- D'une part la falsification doit porter sur des éléments considérés comme des faits, « *c'est-à-dire des événements dont l'existence est présentée comme certaine et ne fait pas de doute* ».
- Il faut d'autre part que le mensonge porte sur des faits substantiels, c'est-à-dire qui sont l'objet même de l'acte falsifié.

En fait : Il convient de démontrer en l'espèce la matérialité de la falsification, soit les éléments permettant d'établir que le procès-verbal D104 constitue une falsification.

PLAN

I/ La contradiction manifeste entre le procès-verbal de surveillance coté D104 et l'analyse du trafic téléphonique couvrant le lieu des dégradations

- L'impossible présence des fonctionnaires de police à DHUISY à 5h23 et à TRILPORT à 5h30
- L'impossible présence des fonctionnaires de police en deux endroits et au même moment, soit à DHUISY et à TRILPORT à 5h50

II/ Le positionnement du véhicule Mercedes entre 4h et 4h20 au regard du procès-verbal D104 et des autres pièces du dossier

III/ L'in vraisemblable positionnement du véhicule 1 du dispositif de surveillance entre 4h et 4h20 (D1625) au regard du procès-verbal D104

- L'improbable position du véhicule 1 des effectifs de police au regard des constatations du fonctionnaire ayant opéré l'approche piétonne
- L'improbable position du véhicule 1 au regard du procès-verbal du Lieutenant-colonel G. (D626)
- L'improbable position du véhicule 1 des effectifs de police au regard de la position des autres effectifs de police entre 4h et 4h20

IV/ L'absence dans le procès-verbal D104 d'indication relative aux opérations de surveillance entre 4h20 et 5 heures

V/ L'improbable cheminement des forces de police dans le cadre de leurs recherches d'indices aux abords et sur la voie SNCF à compter de 5 heures décrit dans le procès-verbal D104

VI/ L'improbable arrêt au pied du pont de la Marne à 4h45

VII/ La possibilité évoquée de la présence d'une balise GPS placée sous le véhicule MERCEDES de Monsieur Julien C. démontrant la falsification du procès-verbal D104

I/ La contradiction manifeste entre le procès-verbal de surveillance coté D104 et l'analyse du trafic téléphonique couvrant le lieu des dégradations

Selon le procès-verbal D104, les services de la SDAT, après avoir constaté le départ du véhicule de Monsieur Julien C. à 4h20, se seraient positionnés à « *l'endroit exact* » (*sic*) où le véhicule aurait été observé à l'arrêt, afin de procéder à un encerclement piéton des abords immédiats des lieux.

A 5 heures, ils auraient procédé à une « *minutieuse recherche aux abords immédiat de la voie ferrée et du pont de chemin de fer* » (*sic*) (D104/6).

A 5h10, ils auraient constaté, au passage d'un train à grande vitesse « *à l'aplomb exact du pont de chemin de fer* », « *une gerbe d'étincelles accompagnée d'un grand bruit sec* ». (D104/6)

Ils auraient alors immédiatement rendu compte à leur hiérarchie des faits observés : « *Faisons immédiatement aviser l'État-major de la Direction centrale de la Police Judiciaire* » (D104/6)

A 5h30, ils seraient arrivés à TRILPORT pour se positionner à proximité de la poubelle publique sise à l'angle de la rue du Général de Gaulle, poubelle dans laquelle Julien C. avait été aperçu

déposant des objets :

« A CINQ HEURES TRENTE minutes entrons dans le village LE TRILPORT » et nous positionnons à proximité de la poubelle publique sise à l'angle de cette rue du Général de Gaulle, poubelle dans laquelle Julien C. a été vu déposant des objets. » . (D104/6)

A 5h50, ils auraient quitté TRILPORT et les effectifs en charge de la filature de J.C.auraient eu pour instruction de regagner leur service.

« Dès lors, donnons pour instruction aux effectifs ayant poursuivi la surveillance du véhicule de Julien C. de mettre fin à celle-ci et de regagner le service. Ils nous indiquent que le véhicule vient de quitter la RN3 et qu'il s'engage sur le boulevard périphérique intérieur. Il est CINQ HEURES CINQUANTE minutes. » (D104/7)

A 5h55, la fiche des scellés correspondant aux objets qui auraient été recueillis dans la poubelle à TRILPORT étaient constituée.

« Dont procès-verbal que nous signons ainsi que les fiches des scellés ainsi constitués à CINQ HEURES CINQUANTE-CINQ minutes » (D104/7)

Ces affirmations sont en totale contradiction avec les pièces transmises par les officiers de la SDAT, le Capitaine L. et le Lieutenant Bruno M. dans le cadre de l'exécution du soit-transmis du Magistrat Instructeur en date du 5 novembre 2009.

En effet, pour tenter de démontrer l'authenticité du procès-verbal D104 et donc justifier l'existence de leurs démarches, fouilles et vérifications sur la commune de DHUISY, à l'endroit exact où le véhicule de Monsieur Julien C. aurait été observé (intersection RD23 et LGV) dont ils font état dans ce procès-verbal, les officiers de la SDAT et le Lieutenant Bruno M. ont transmis des tableaux retranscrivant l'ensemble des appels téléphoniques passés à DHUISY entre 5 heures 10 et 6 heures.

« Visons et annexons au présent procès-verbal un schéma retraçant chronologiquement la chaîne de transmission de l'information à compter de l'heure de constatation des dégradations soit 05h10 et jusqu'à 06h00. Précisons que sur instruction du magistrat instructeur, seuls apparaissent dans ce trafic les numéros d'appel intéressant nos investigations, soit celui du chef de groupe opérationnel et celui de son chef de service, les autres numéros constitués des numéros personnels et professionnels de fonctionnaires de police des deux directions présents sur place ainsi que de tiers étant « biffés » pour des raisons de confidentialité et de sécurité »

(D1626/9)

L'analyse de ces tableaux démontre que les services de la SDAT ne pouvaient être aux endroits et heures indiqués dans le cadre du procès-verbal D104.

**Ils ne pouvaient être : - à DHUISY à 5h25 et à TRILPORT à 5h30 ;
- à DHUISY et à TRILPORT à 5h50.**

➤ L'impossible présence des fonctionnaires de police à DHUISY à 5h25 et à TRILPORT à 5h30

Le tableau du trafic téléphonique fait apparaître deux conversations intervenues le **8/11/08 à 5h23.49** d'une durée de 1 minute et onze secondes et une seconde, à **5h25** d'une durée de 34 secondes depuis le téléphone cellulaire numéro 06.67.83.20.73 attribué au Ministère de l'Intérieur
(D1626/10).

Trafic téléphonique sur le lieu des dégradations de DHUISY (77) de 05h10 à 06h00 le 8 novembre 2008.

statut	n. abonnés	ident. abo	code	ident. code	code	date	heure	numéro	nom
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:10:01	[REDACTED]	208014101A E02	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_100 Ferme de Heurtelise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:12:33	[REDACTED]	208014101B 189	COULOMBS_EN_VALOIS_RFF_100 PYLONE RFF D23 LES ESSARTS 77840 COULOMBS EN VALOIS
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:12:33	[REDACTED]	208014101B 189	DHUISY / COULOMBS_EN_VALOIS_RFF_100 PYLONE RFF D23 LES ESSARTS 77840 COULOMBS EN VALOIS
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:15:46	[REDACTED]	2082000FAC 05F	départementale 23 LES ESSARTS 77840 COULOMBS-EN-VALOIS
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:20:00	[REDACTED]	30025802	MONTRÉAU AUX LIONS CHEMIN RURAL DE CROUY FERME DE L'HOPITAL 02310 MONTRÉAU AUX LIONS
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:21:30	[REDACTED]	208014101A E02	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_100 Ferme de Heurtelise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:22:07	[REDACTED]	30025802	MONTRÉAU AUX LIONS CHEMIN RURAL DE CROUY FERME DE L'HOPITAL 02310 MONTRÉAU AUX LIONS
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:23:01	[REDACTED]	2082000FAC 05F	départementale 23 LES ESSARTS 77840 COULOMBS-EN-VALOIS
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:23:09	[REDACTED]	35140	COULOMBS EN VALOIS D23 77840 COULOMBS EN VALOIS
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:23:12	[REDACTED]	208014101B 189	DHUISY / COULOMBS_EN_VALOIS_RFF_100 PYLONE RFF D23 LES ESSARTS 77840 COULOMBS EN VALOIS
sortant	0607832073	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR	0607862346	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR		2008-11-08 05:23:49	00:21:11	208014101B 189	DHUISY / COULOMBS_EN_VALOIS_RFF_100 PYLONE RFF D23 LES ESSARTS 77840 COULOMBS EN VALOIS

(D1626/10)

Trafic téléphonique sur le lieu des dégradations de DHUISY (77) de 05h10 à 06h00 le 8 novembre 2008.

sortant	0607832073	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR	0607862346	MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR		2008-11-08 05:25:19	00:00:34	208014101B 189	DHUISY / COULOMBS_EN_VALOIS_RFF_100 PYLONE RFF D23 LES ESSARTS 77840 COULOMBS EN VALOIS
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:28:27	[REDACTED]	208014101B 189	COULOMBS_EN_VALOIS_RFF_100 PYLONE RFF D23 LES ESSARTS 77840 COULOMBS EN VALOIS
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:27:32	[REDACTED]	208014101A E02	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_100 Ferme de Heurtelise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:30:46	[REDACTED]	2082000FAC 05F	départementale 23 LES ESSARTS 77840 COULOMBS-EN-VALOIS
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:37:00	[REDACTED]	208014101A E02	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_100 Ferme de Heurtelise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:45:09	[REDACTED]	208014101A E02	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_100 Ferme de Heurtelise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:45:46	[REDACTED]	2082000FAC 05F	départementale 23 LES ESSARTS 77840 COULOMBS-EN-VALOIS
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:45:47	[REDACTED]	208014101A E02	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_100 Ferme de Heurtelise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:46:03	[REDACTED]	208014101A E02	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_100 Ferme de Heurtelise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:49:10	[REDACTED]	208014101A E02	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_100 Ferme de Heurtelise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:49:31	[REDACTED]	208014101A E02	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_100 Ferme de Heurtelise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:49:58	[REDACTED]	208014101A E02	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_100 Ferme de Heurtelise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:51:16	[REDACTED]	208014101C 831	COULOMBS VALOIS 103Pylone FT DWH Lieu De "La Basson Marton" 77840 COULOMBS EN VALOIS
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:51:17	[REDACTED]	208014101C 831	DHUISY / COULOMBS_VALOIS_103Pylone FT DWH Lieu De "La Basson Marton" 77840 COULOMBS EN VALOIS

(D1626/11)

Selon le Lieutenant Bruno M., la conversation de 5h23.49 correspondrait au compte-rendu dressé par la SDAT au commissaire divisionnaire de police F.G. **(D1626/2)**.

La cellule activée lors de cet appel est celle de « DHUISY-COULOMBS EN VALOIS ».

En outre, le tableau met en relief les communications téléphoniques des services de la

SDAT avec des correspondants dont les numéros sont « biffés » pour des « raisons de confidentialité et de sécurité » alors qu'ils se trouvaient à DHUISY, au moins jusqu'à 6 heures 00.40 (dernière trace d'appels émis ou reçus par la SDAT sur la tranche horaire exploitée, soit de 5h10 à 6h).

Trafic téléphonique sur le lieu des dégradations de DHUISY (77) de 05h10 à 06h00 le 8 novembre 2008.

entrant	0607832073	MINISTERE DE L'INTERIEUR	0607862346	MINISTERE DE L'INTERIEUR		2008-11-08 05:25:19	00:00:34	208014101B 189	DHUISY / COULOMS_EN_VALOIS_RFF_1G0 PYLONE RFF D23 LES ESSARTS 77840 COULOMS EN VALOIS
entrant	[REDACTED]					2008-11-08 05:26:27	[REDACTED]	208014101B 189	DHUISY / COULOMS_EN_VALOIS_RFF_1G0 PYLONE RFF D23 LES ESSARTS 77840 COULOMS EN VALOIS
entrant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:27:32	[REDACTED]	208014101A EB2	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_1G0 Ferme de Heurtebise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:30:46	[REDACTED]	2082000FAC 05F	départementale 23 LES ESSARTS 77840 COULOMS-EN-VALOIS
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:37:00	[REDACTED]	208014101A EB2	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_1G0 Ferme de Heurtebise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:45:09	[REDACTED]	208014101A EB2	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_1G0 Ferme de Heurtebise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 05:45:46	[REDACTED]	2082000FAC 05F	départementale 23 LES ESSARTS 77840 COULOMS-EN-VALOIS
entrant	[REDACTED]					2008-11-08 05:45:47	[REDACTED]	208014101A EB2	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_1G0 Ferme de Heurtebise 77440 DHUISY
entrant	[REDACTED]					2008-11-08 05:46:05	[REDACTED]	208014101A EB2	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_1G0 Ferme de Heurtebise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:49:18	[REDACTED]	208014101A EB2	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_1G0 Ferme de Heurtebise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:49:41	[REDACTED]	208014101A EB2	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_1G0 Ferme de Heurtebise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:49:44	[REDACTED]	208014101A EB2	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_1G0 Ferme de Heurtebise 77440 DHUISY
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:51:16	[REDACTED]	208014101C 831	DHUISY / COULOMB_VALOIS_1G2Pylône FT DVRN Lieu Dit "Le Buisson Marois" 77840 COULOMS EN VALOIS
sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:51:17	[REDACTED]	208014101C 831	DHUISY / COULOMB_VALOIS_1G2Pylône FT DVRN Lieu Dit "Le Buisson Marois" 77840 COULOMS EN VALOIS

(D1626/11)

sortant	[REDACTED]					2008-11-08 05:52:33	[REDACTED]	208014101A EB2	DHUISY / GERMIGNY_TGV_EST_1G0 Ferme de Heurtebise 77440 DHUISY
entrant	[REDACTED]					2008-11-08 05:59:54	[REDACTED]	30025862	MONTREUIL AUX LIONS CHEMIN RURAL DE CROUY FERME DE L'HOPITAL 02310 MONTREUIL AUX LIONS
sortant	[REDACTED]		[REDACTED]			2008-11-08 06:00:46	[REDACTED]	2082000FAC 05F	départementale 23 LES ESSARTS 77840 COULOMS-EN-VALOIS

(D1626/12)

En conséquence, ces éléments attestent de la présence des services de la SDAT sur les lieux des dégradations à DHUISY jusqu'à 6 heures.

Or, le Capitaine L. a reconnu à plusieurs reprises que la distance séparant le site de la SNCF à

DHUISY de la Commune de TRILPORT est de 27km et qu'il est impossible de la parcourir en moins de 25 minutes (D1623/14).

Lors du transport effectué le 14 janvier 2011, les Juges d'Instruction ont relevé que pour parcourir cette distance 32 minutes sans que la signalisation ne soit respectée, étaient nécessaires.

Il est donc inconcevable que les effectifs de la SDAT aient parcouru la distance DHUISY- TRILPORT en 5 minutes, en quittant DHUISY à 5h25 et en arrivant à TRILPORT à 5h30, sauf à admettre qu'ils auraient parcouru cette distance à 324 km/h en moyenne.

Cette invraisemblance ne saurait pour autant être une simple erreur de retranscription, telle que les services de la SDAT l'ont péniblement et de manière plus que risible soutenu concernant l'horaire de départ de TRILPORT à 3h50 du véhicule Mercedes. (D1623/13)

En effet, les pièces d'exécution du soit-transmis en date du 5 novembre 2009 ont permis de mettre en relief une impossibilité matérielle retranscrite dans le procès-verbal D104.

Les services de la SDAT avaient été très précis quant aux horaires de leurs constatations dans le procès-verbal D104.

Selon cette pièce, les tranches horaires suivantes avaient été relevées :

- De 23h40 à 3h50, le véhicule est stationné à TRILPORT.
- A 3h50, le véhicule « *chemine à allure normale* » en direction de la FERTE-SOUS-JOUARRE et prend la RN3 vers MONTREUIL AUX LIONS au croisement de la RN3 et de la D401, il rejoint la D81 en direction de DHUISY qu'il traverse avant de s'arrêter aux abords de la voie ferrée à 4 heures ;
- De 4 heures à 4h20, le véhicule est stationné près de la voie ferrée.

Il résulte du procès-verbal que le véhicule aurait parcouru la distance séparant la commune de DHUISY et la commune de TRILPORT à celle de DHUISY en 10 minutes.

Or la distance est de 26.6 kilomètres.

En conséquence, la vitesse moyenne de la voiture aurait du être de 159.6 kilomètres par heure, ce qui est manifestement contradictoire avec la mention figurant au procès-verbal selon laquelle le véhicule « *cheminait à allure normale* » sur des routes départementales et vicinales.

La seule explication qui pourrait justifier la présence des services de police à 5h25 à DHUISY et à 5h30 à TRILPORT serait que le dispositif de surveillance ait été scindé en deux groupes dès 5

heures : le premier restant sur les lieux des dégradations et le second se rendant à TRILPORT.

Cependant, une telle justification ne saurait être admise en l'espèce puisque le procès-verbal D104

n'en fait pas état alors qu'à chaque fois qu'une telle opération se déroulait, il en était fait mention.

A titre d'exemple on relèvera :

- Qu'à 4 heures, les services de police indiquent : « *Eu égard au comportement atypique du véhicule et à l'isolement des lieux, décidons d'élargir le dispositif de surveillance mis en place en nous*

positionnant aux abords de la RD23 »

- Qu'à 4 heures 20, ils précisent : « *A cet instant donnons pour instruction au reste du dispositif de surveillance de poursuivre la filature du véhicule et nous positionnons à l'entrée de la voie de service*

sise au pied du pont de chemin de fer, à l'endroit exact où le véhicule a été observé à l'arrêt. (sic)»

Mais surtout, le Capitaine L. précise, à la demande exprès du Magistrat Instructeur, que **tous** les effectifs de police ont quitté le site de DHUISY « *immédiatement* » après avoir effectué une inspection des voies, pour se rendre à TRILPORT:

« *Après avoir franchi les deux portails l'ensemble des effectifs ont quitté la zone immédiatement afin de se rendre sur la commune de TRILPORT et de procéder à des recherches dans la poubelle ou J.C. avait été observé jetant des objets quelques heures auparavant.* » (D1625)

Enfin, les services de la SDAT ne peuvent valablement soutenir que la poubelle située à TRILPORT a été fouillée à 5h30 par l'équipe qui suivait Julien C. puisqu'elle se trouvait à ce moment précis à BONDY, soit à plus de 40 km de TRILPORT (D104/6).

--- **A CINQ HEURES TRENTE minutes**, entrons dans le village de LE TRILPORT, et nous positionnons à proximité de la poubelle publique sise à l'angle de cette voie et de la rue du Général de Gaulle, poubelle dans laquelle **Julien COUPAT** a été vu déposant des objets hier à VINGT-DEUX HEURES TRENTE-CINQ minutes. -----
--- Sommes avisés par le dispositif de surveillance assurant la filature que le véhicule poursuit son cheminement sur la RN3, en direction de PARIS et se trouve actuellement sur la commune de BONDY. -----

Par ailleurs, au vu de la brièveté des conversations téléphoniques reportées sur le tableau, on ne peut que s'étonner que le Lieutenant M. prétende que ces appels téléphoniques

mentionnés au procès-verbal D104 sous la formule : « *Faisons immédiatement avisé l'Etat-Major de la DCPJ et rendons compte des faits que nous avons observé aux abords de l'intersection de la RD23 et de la voie de chemin de fer. Demandons que soient immédiatement avisés des responsables de la SNCF et que soit opérée une inspection des lieux par des agents qualifiés.* », correspondent à « *plusieurs discussions* » avec sa hiérarchie consistant en « *un compte-rendu* » de l'opération de surveillance et sur l'opportunité de faire aviser, via l'Etat Major de la DCPJ, la SNCF » (D1626/2) :

- Le 8/11/08 à 5h23.49 depuis le téléphone cellulaire numéro 06.67.83.20.73 attribué au même titulaire et utilisé par le commissaire divisionnaire de police Fabrice G., d'une durée de 1 minute et onze secondes.
- Le 8/11/08 à 5h25.19 d'une durée de 34 secondes.

2
Point 3 de la commission rogatoire du 5 novembre 2009 : « *Sur les diverses personnes s'étant rendues sur les lieux ou était stationné le véhicule faisant l'objet de la surveillance, le 8/11/2008 après le départ de celui-ci à 4h20*

« *Dès le départ du véhicule faisant l'objet de la surveillance à 4h20, préciser chronologiquement, les diverses personnes s'étant rendues sur les lieux leurs qualités les motifs de leur présence l'endroit où elles ont circulé et où les véhicules les ayant conduit se sont stationnés, ces dernières précisions devant être portées sur les photographies aériennes des lieux qui vous ont été transmises par la gendarmerie nationale.* »

Les contradictions entre le procès-verbal D104 et l'ensemble des pièces d'exécution de la du soit-transmis démontrent l'absence d'authenticité de ce premier.

➤ **L'impossible présence des fonctionnaires de police en deux endroits et au même moment, à DHUISY et à TRILPORT à 5h50**

Il résulte du procès-verbal D104 qu'à 5h30, le dispositif de surveillance était scindé en deux groupes (et cela depuis 4h20), l'un poursuivant le véhicule de Julien C. et l'autre se trouvant à TRILPORT.

A 5h50, le dispositif de surveillance en place à TRILPORT aurait quitté les lieux tout en donnant pour instruction à l'équipage assurant la filature d'y mettre un terme et de rentrer au service (D104/7).

Il convient de rappeler qu'à ce stade plus aucun effectif de police n'est censé se trouver à DHUISY.

Pourtant, il résulte du tableau du trafic téléphonique couvrant le lieu des dégradations le 8

novembre 2008 fourni par la SDAT, que les fonctionnaires de police ont activé les cellules de DHUISY à l'occasion de plusieurs conversations téléphoniques entre **5h23 et 6h00.46.**
(D1626/10)

Les appels ont bien été passés par les fonctionnaires de police puisqu'ils ont « biffé » les numéros de téléphones, sur demande du Magistrat Instructeur, « *pour des raisons de sécurité* » (sic).

Cela est manifestement en contradiction avec le procès-verbal D104.

Il y a donc lieu de s'interroger sur la manière, l'heure et les circonstances dans lesquelles les services de police ont fouillé les poubelles et récupéré les objets placés sous scellés, mais aussi sur la manière avec laquelle ils ont obtenu ces éléments techniques.

<p>Les services de police ont donc altéré la vérité, de sorte que le procès-verbal de surveillance D104 est un faux.</p>

II/ Le positionnement du véhicule Mercedes entre 4h et 4h20 au regard du procès-verbal D104 et des autres pièces du dossier

Pour la première fois depuis l'ouverture de l'instruction, les services de la SDAT, en la personne du Capitaine L., ont communiqué dans le cadre de l'exécution du soit-transmis en date du 5 novembre 2009, une carte du site de DHUISY sur laquelle figure la position du véhicule MERCEDES de Monsieur Julien C. entre 4 heures et 4h20, ainsi que celle des véhicules de police, mais pour ces derniers uniquement à compter de 5 heures.

Il en ressort que le véhicule de Monsieur Julien C. aurait été positionné sur la voie de service principale Nord Est entre 4 h et 4h20, le 8 novembre 2008, à une centaine de mètres du pont (D1625 et s.).



LA POSITION DU VEHICULE MERCEDES ENTRE 4H ET 4H20
D'APRES LA SDAT TELLE QU'INDIQUEE DANS LES PIECES D'EXECUTION
DU SOIT TRANSMIS.

Le positionnement du véhicule à cet endroit précis est en totale contradiction avec ce qui a été écrit et soutenu par l'ensemble des acteurs de la procédure (SDAT, Juge d'instruction, Ministère public), qui ont toujours placé le véhicule Mercedes au pied du pont sur la voie de service secondaire Nord-Ouest sise au pied du pont de chemin de fer, on ne citera que 8 exemples l'illustrant.

▪ **Le procès-verbal de surveillance et de filature D104**

Monsieur Bruno M., rédacteur du procès-verbal, indique que la position du véhicule MERCEDES à 4h05 comme suit.

1_ «*A QUATRE HEURES CINQ minutes, **une approche piétonne des lieux, à savoir, de la RD 23 en direction de DHUISY au niveau du pont de chemin de fer, nous permet de constater la présence du véhicule, stationné tous feux éteints sur l'entrée de la voie de service sise quelques mètres avant le pont de chemin de fer, sur le côté gauche de la chaussée.** Il nous est impossible de distinguer si le véhicule est occupé ou non.*

Les indications géographiques données dans le cadre de ce procès-verbal, de la situation du véhicule à 4h05 sont les suivantes :

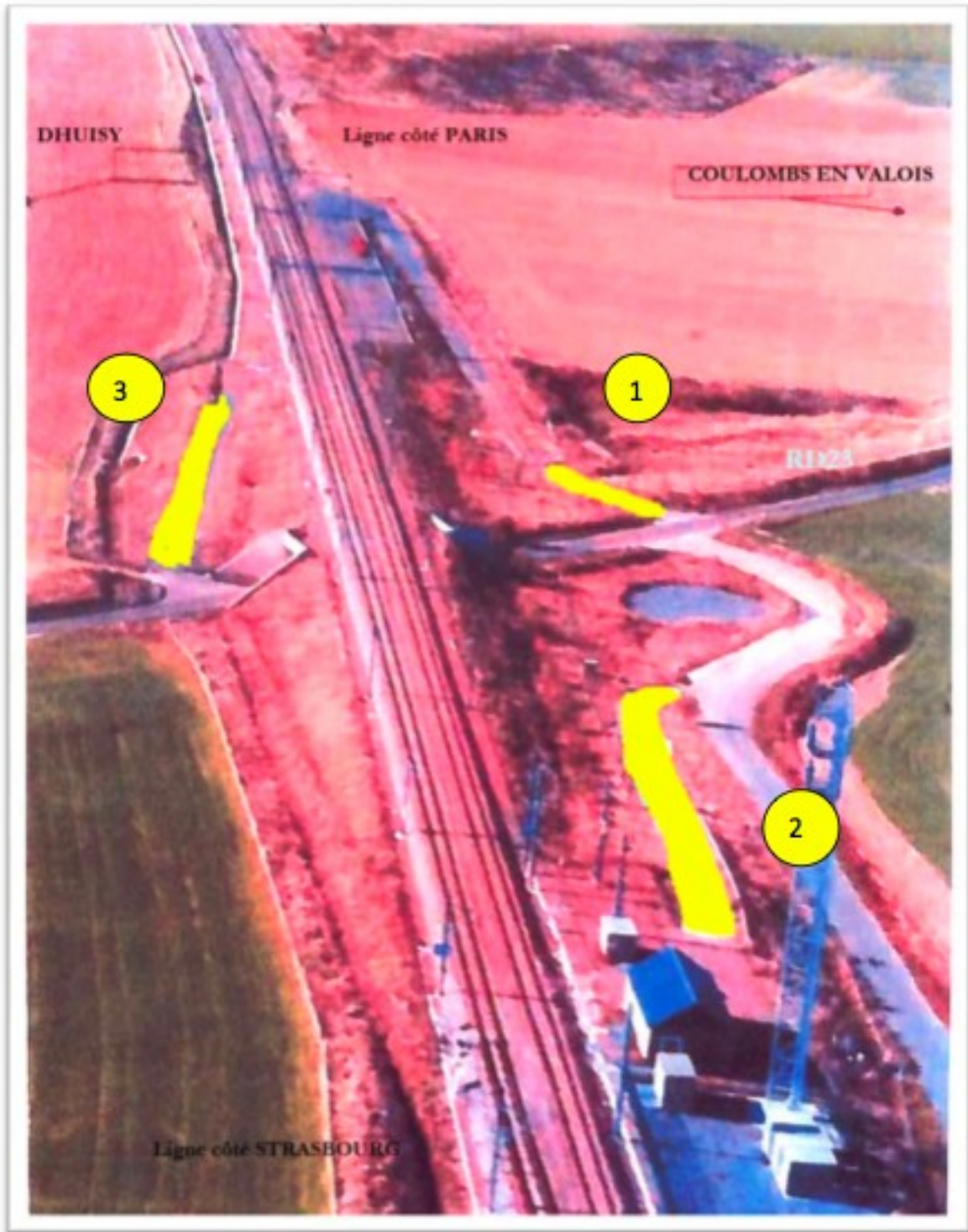
- 1- A l'entrée de la voie de service
- 2- Avant le pont de chemin de fer
- 3- Quelques mètres avant le pont de chemin de fer
- 4- Sur le côté gauche de la chaussée (de la voie de service)³

Afin de comprendre la position du véhicule MERCEDES telle que décrite dans le cadre du procès-verbal susvisé, il convient de relever et d'identifier à l'aide de plusieurs schémas chaque indication donnée par le Lieutenant Bruno M. pour fixer la position du véhicule.

³
Le côté gauche de la chaussée de la voie de service puisque le sujet de cette proposition est le véhicule et non la RD23. Si les membres de la SDAT peuvent avoir autant de versions que de dépositions (on remarquera la similitude avec Monsieur Jean-H. B), ils n'ont pas encore le pouvoir de changer les règles de la grammaire française.

1- STATIONNEMENT A L'ENTREE DE LA VOIE DE SERVICE

Au vu de cette indication, le véhicule pourrait être stationné à trois endroits différents, marqués en jaune correspondant aux trois voies de services de la SNCF (1), (2) et (3) à l'intersection de la ligne TGV et de la RD23.

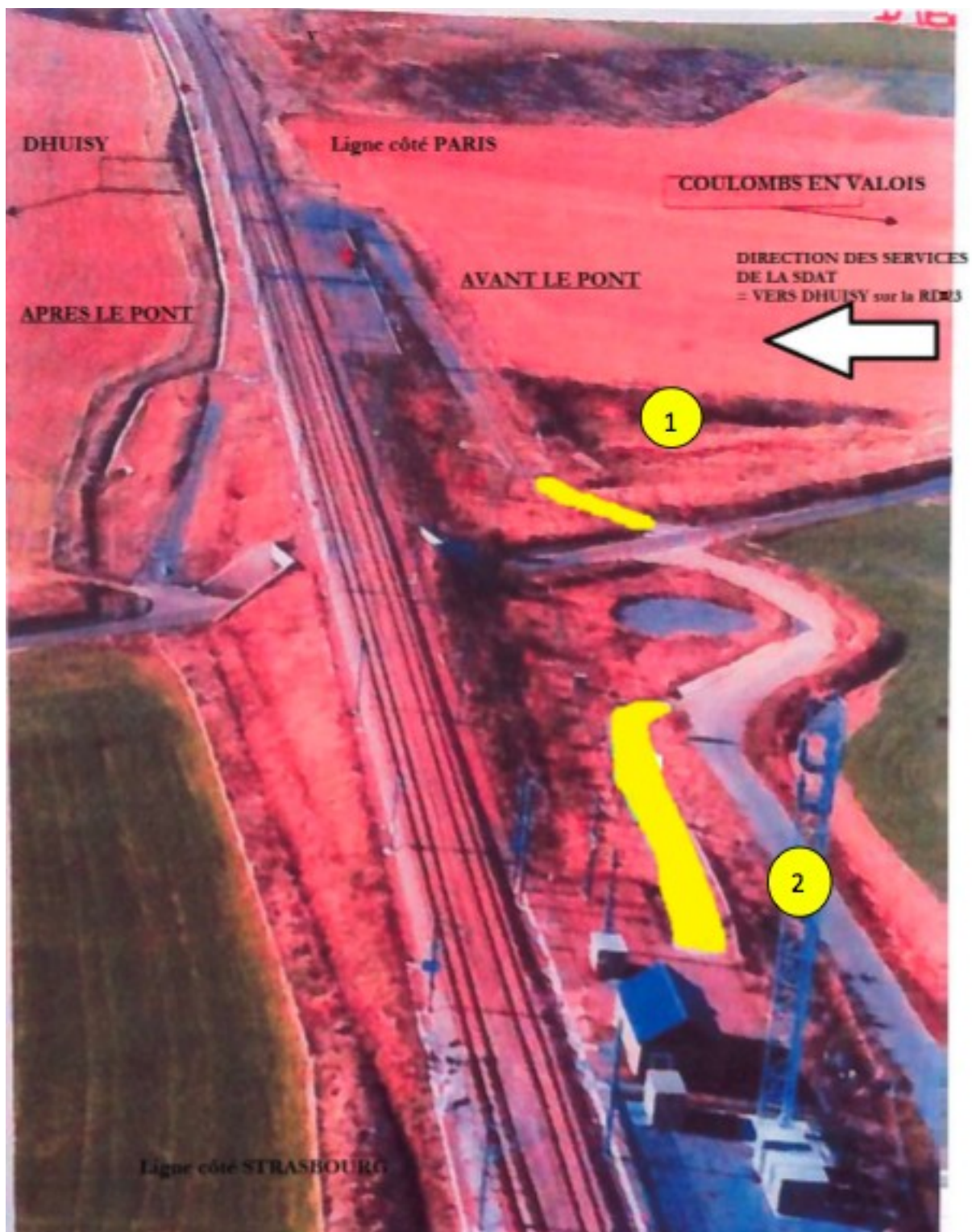


2- STATIONNEMENT A L'ENTREE DE LA VOIE DE SERVICE (a) + AVANT LE PONT DE CHEMIN DE FER (b)

Au vu des indications a+b, le véhicule pourrait être stationné à deux endroits différents, marqués en jaune.

En effet, si les services de la SDAT circulent sur la RD23 en direction de DHUISY, les voies de services **avant** le pont ne peuvent être qu'au nombre de deux et sont identifiables par la couleur

jaune (1) et (2).



En dépit du schéma figurant ci-dessus, à ce stade de l'analyse, l'on comprend déjà que la voie de service (2) ne peut correspondre à celle décrite par le procès-verbal D104 comme le lieu où se serait stationné Julien C.

En effet, elle ne débouche pas, contrairement aux voies de services (1) et (3) sur la RD23, mais sur la voie de circulation, de sorte que la mention « *avant* » ou « *après le pont* » n'est pas

appropriée pour en donner une description.

Les indications « *débouchant sur la voie de circulation* » ou « *permettant d'accéder aux bâtiments de la SNCF* » pour décrire la voie de service (2) auraient été plus pertinentes.

Dès lors, la voie de service visée au procès-verbal D104 apparaît déjà comme étant la n°(1).

3-STATIONNEMENT A L'ENTREE DE LA VOIE DE SERVICE (a) + QUELQUES METRES (b)+ AVANT LE PONT DE CHEMIN DE FER (c)

Au vu des indications a+b+c, le véhicule ne pourrait qu'être stationné à un seul endroit, marqué en jaune ;

En effet, la voie de service se situe à quelques mètres du pont de chemin de fer, alors que la voie de service qui n'est plus en jaune mais positionnée en bas du schéma est à une centaine de mètres du pont de chemin de fer.

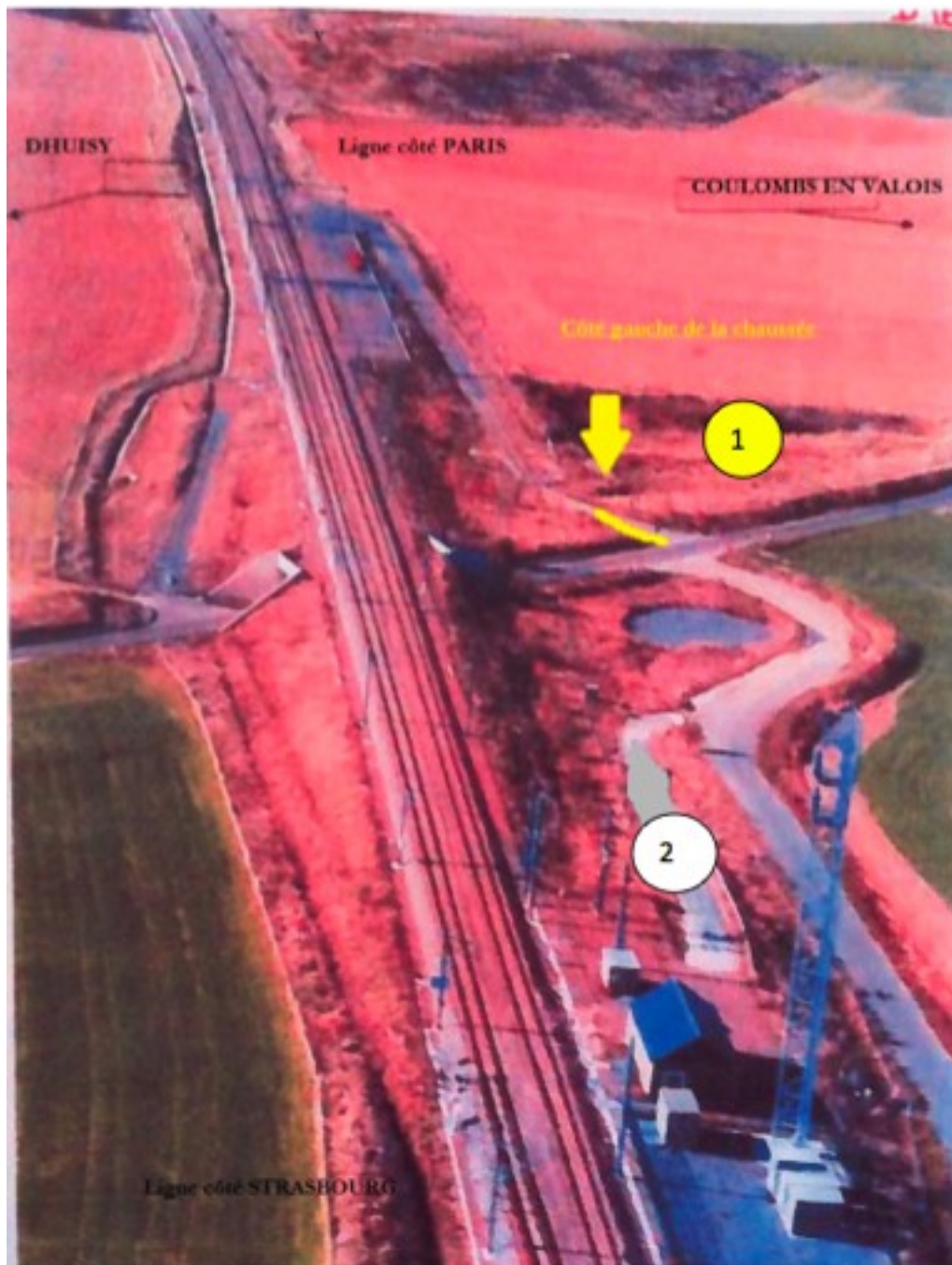


Cet élément est confirmé par la description de la voie de service menant aux bâtiments de la SNCF (donc celle du bas du schéma) donnée par le Capitaine L. (D1625) « *C'est après avoir parcouru plusieurs centaines de mètres que le fonctionnaire a pu distinguer brièvement à l'aide du matériel d'intensification de lumière le véhicule MERCEDES qui était stationné dans la voie d'accès à l'emprise SNCF, environ une centaine de mètres avant de déboucher sur la RD23.* »



4- STATIONNEMENT A L'ENTREE DE LA VOIE DE SERVICE (a) + QUELQUES METRES (b)+ AVANT LE PONT DE CHEMIN DE FER (c) + SUR LE COTE GAUCHE DE LA CHAUSSEE (d)

Au vu des indications a+b+c+d, le véhicule ne pourrait qu'être stationné à un seul endroit, marqué en jaune (1).



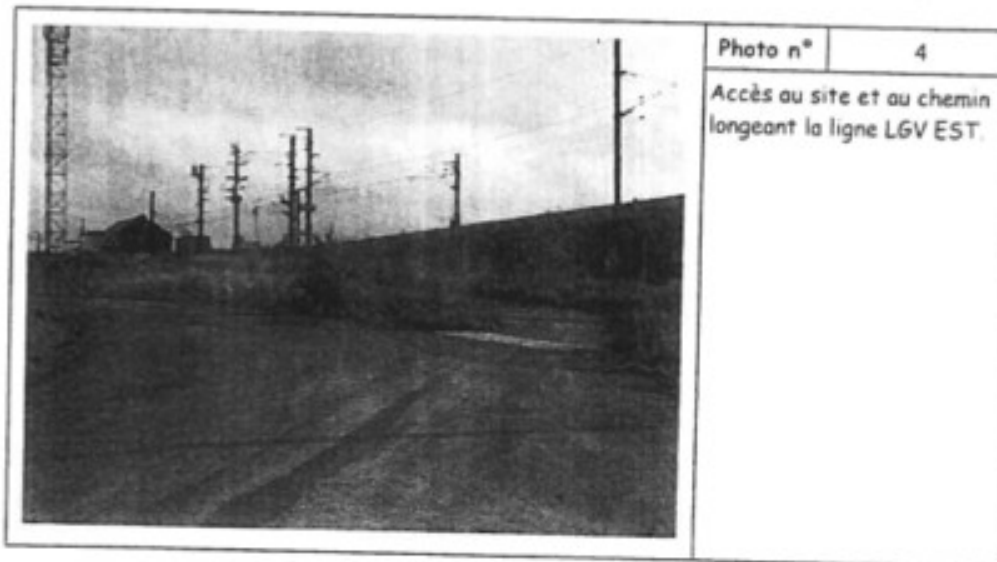
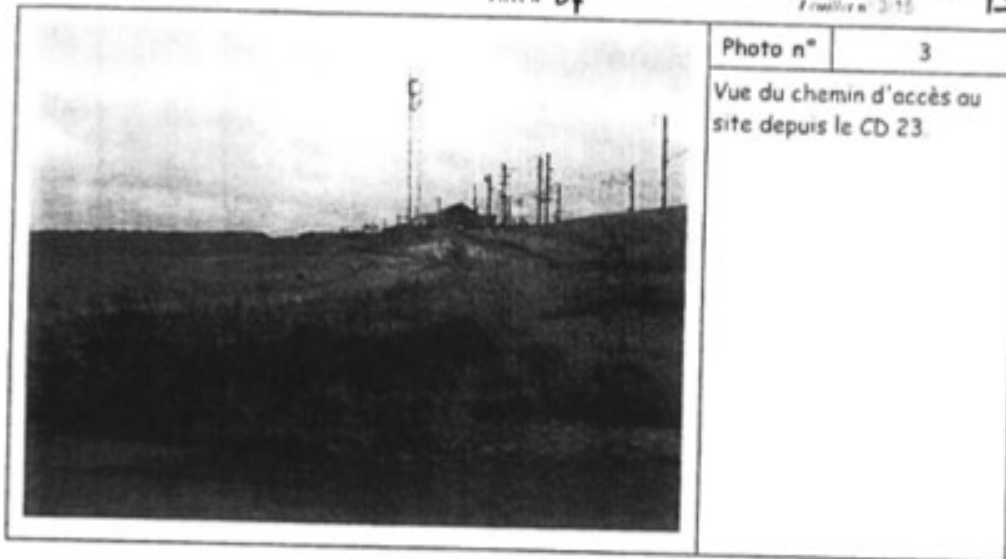
Ce lieu ne saurait être la voie de service figurant en (2) puisqu'à l'endroit où se situait l'agent de la SDAT, il ne pouvait constater eu égard à la distance si le véhicule était sur le côté gauche ou droit de la chaussée.

Pl n° 4249 2008

Photo n° 04

Fraisier n° 3/15

D 65/3



A titre d'exemple on constatera sur la photographie ci-dessous qu'il est impossible même à une distance très rapprochée d'indiquer si le camion de la SNCF est sur le côté droit ou gauche de la chaussée, tout simplement parce que la voie de service est très étroite.



D620 / 19

CLICHE N° : 07



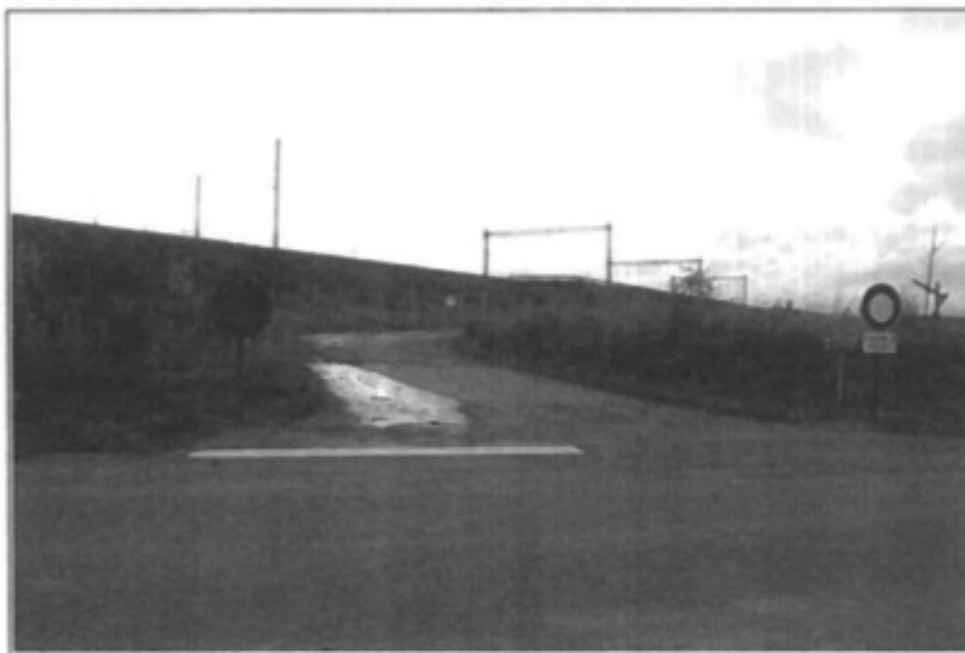
Vue de la zone d'escalade après indexation des indices.

Il convient en outre de noter que ce lieu de positionnement du véhicule de Julien C. dans le cadre du procès-verbal D104, soit la voie de service (1), correspond à celui désigné par les services de Gendarmerie dans le cadre de leur enquête de flagrante.



D 20/27

CLICHE N° : 15



Vue générale de l'accès au point kilométrique 44,5.

PHOTOGRAPHIE DE LA GENDARMERIE REPRESENTANT LA VOIE DE SERVICE (1)

Cette photographie vient confirmer que le procès-verbal D104 visait bien cette voie, puisqu'elle est large et a un double sens de circulation matérialisé par la ligne blanche de stop figurant sur la chaussée gauche de la voie de service.



D 620/29

CLICHE N° : 17



Vue de la position des traces de pneumatiques constatées devant le portail ouest.

**PHOTOGRAPHIE DE LA GENDARMERIE REPRESENTANT LE COTE
GAUCHE DE LA CHUSSEE DE LA VOIE DE SERVICE (1)**

La suite du procès-verbal D104 à compter de « 4h20 » confirme la position présentée sur les schémas.

Il résulte du procès-verbal coté D104 qu'à 4h20, les effectifs de police ont vu le véhicule Mercedes quitter le site de DHUISY et qu'immédiatement après, une partie du dispositif de surveillance a poursuivi la filature alors que l'autre partie s'est positionnée « à l'endroit exact où le véhicule a été observé à l'arrêt », soit « sur la voie de service au pied du pont de chemin de fer. »

--- A QUATRE HEURES VINGT minutes, constatons que le véhicule allume ses feux, et s'engage sur la RD23 en direction de DHUISY. -----
--- A cet instant, donnons pour instruction au reste du dispositif de surveillance de poursuivre la filature du véhicule et nous positionnons à l'entrée de la voie de service sise au pied du pont de chemin de fer, à l'endroit exact où le véhicule a été observé à l'arrêt. -----
--- Procédons à un encerclement piéton des abords immédiats des lieux dans l'attente de l'annonce par le reste du dispositif de l'éloignement du véhicule utilisé par Julien COUPAT. -----
--- Le véhicule est alors observé franchissant l'intersection de la RD 23 et de la voie communale V4 en direction de DHUISY. -----

Or la nouvelle version du Capitaine L. est en totale contradiction avec les affirmations initiales.

D'après le Capitaine L., les policiers ne se seraient jamais « positionnés » à l'« *endroit exact* » du lieu de stationnement du véhicule de J.C. pour ne pas « polluer » les lieux.

Le véhicule de Julien C. ne se serait donc, selon lui (dans sa nouvelle version), jamais stationné au pied du pont mais à une centaine de mètres de celui-ci.

Ce dernier indique que les services de police se sont stationnés à partir de 5 heures à **l'opposé du lieu où était stationné le véhicule Mercedes** et ce, dans le but de ne pas « polluer » les lieux « où pouvait avoir été commise une infraction » :

« Une fois assurés que les objectifs étaient éloignés et ne risquaient pas de revenir sur les lieux et de nous voir, soit à partir de 5 heures les recherches afin de déterminer les raisons de l'arrêt se sont opérées comme suit :

Les véhicules du dispositif restés sur place se sont stationnés sur deux espaces situés devant les deux portails d'accès

à la voie ferrée **du côté opposé au lieu où était stationné le véhicule Mercedes** objet de notre

surveillance par rapport à la D23, en l'occurrence du côté droit lorsque l'on vient de COULOMBS EN

VALOIS.

Concernant la préservation des traces et indices postérieurement à l'inspection de la voie ferrée par nos soins :

Aucun gel des lieux aux fins de préservation des traces et indices n'a été effectué au moment

du départ des
fonctionnaires de la zone (...)

Cette absence de gel des lieux sera d'ailleurs effective jusqu'à 13h25 le 8/11/2008 tel qu'il est mentionné dans les procès-verbaux de constatations effectués par la gendarmerie nationale dans le cadre de la procédure de flagrant délit numéro 2008/2945 et ce alors qu'après notre intervention sur place les effectifs de la SNCF se rendront sur les lieux sans prendre de précautions particulières.

(...)

Concernant le cheminement des fonctionnaires sur la zone : ceux-ci ont pris soin de pénétrer dans l'emprise SNCF par les portails situés à l'opposé du stationnement du véhicule dans lequel se trouvaient Yildune.L. et Julien C. **afin de ne pas « polluer » les lieux où pouvait avoir été commise une infraction. »(D1525)**

Il explique, en outre, qu'aucun gel des lieux n'a été effectué par ses services et qu'il a fallu attendre l'arrivée des gendarmes le 8 novembre 2008 à 13h25 pour que de telles précautions soient prises.

Or, il est particulièrement surprenant de constater que les gendarmes ont gelé la voie de service (1) et non la (2) qui correspondrait pourtant au lieu de positionnement de Monsieur Julien C. dans le cadre de la nouvelle version des pièces d'exécution de la commission rogatoire.

Les membres de la SDAT qui avaient connaissance des documents des gendarmes puisque ces derniers ont été dessaisis le 10 novembre 2008 à leur profit, n'ont pourtant jamais émis de critiques ou de regrets à l'égard du travail des gendarmes.

Au contraire, ils s'en sont même servi pour fonder leurs accusations et ce, alors que les gendarmes avaient imaginé un cheminement des auteurs sur les voies parfaitement erroné si l'on en croit les pièces d'exécution du soit-transmis, puisqu'ils avaient positionné le véhicule des « saboteurs » sur la voie (1).

En conséquence, il y a une contradiction manifeste entre le procès-verbal D104 et le positionnement du véhicule fixé par les nouvelles pièces d'exécution du soit-transmis du 5 novembre 2009.

▪ Le procès-verbal de synthèse du Capitaine L. D688/5

Le **Capitaine L.** , rédacteur du procès-verbal et présent lors de la filature, confirme à deux reprises sa description du lieu d'arrêt du véhicule Mercedes :

- Une première fois, il précise que le véhicule est à **l'APLOMB de la voie ferrée**, soit à la verticale :

Puis **Julien COUPAT** et **Yildune LEVY** stationnaient leur véhicule sur la commune de TRILPORT (Seine et Marne) à 23 heures 40 et y demeuraient jusqu'aux environs de 4 heures du matin où le véhicule reprenait son chemin jusqu'à retourner sur la départementale 23 sur le territoire de la commune de DHUISY (Seine et Marne) où le véhicule se stoppait à **l'aplomb de la voie ferrée de la ligne TGV-Est pendant une vingtaine de minutes à l'endroit même où il avait été observé en début de soirée.**

- Une seconde fois, il indique que le véhicule est **SOUS la voie ferrée**:

Un avis était immédiatement donné à l'état major de la Direction Centrale de la Police Judiciaire afin qu'il soit procédé par les services de la SNCF à des recherches dans le but de déterminer si la gerbe d'étincelles constatée au passage du train pouvait être la conséquence d'un acte de sabotage qu'il serait possible de mettre en perspective avec **l'arrêt de Julien COUPAT sous la voie ferrée** et son comportement étrange lors de cette nuit de surveillance.

▪ Le procès-verbal de première audition de garde à vue de Monsieur Julien C. en date du 14 novembre 2008 à 12 heures (D659/5)

Le Lieutenant Bruno M. rédacteur du procès-verbal D104 et présent lors de la filature, précise à Monsieur J.C. que son véhicule a été « *observé stationné SOUS un pont de chemin de fer SUR LA RD23 (...)* » de 4 heures à 4 heures 20 :

--- Question : "Au cours de la surveillance opérée à votre endroit au cours de cette nuit, dans l'enquête préliminaire en exécution de laquelle vous avez été initialement placé en garde à vue, vous avez été observé fréquentant cette zone géographique à bord d'un véhicule immatriculé 277 AEX 76, en compagnie de Yildune LEVY. Pouvez-vous nous indiquer les raisons de ce déplacement ?" -----

--- Réponse : "Je refuse de répondre." -----

--- Question : "Au cours de cette même surveillance, vous avez été observé stationné sous un pont de chemin de fer sur la RD23, et ce à plusieurs reprises. Une première fois à vingt heures trente et une seconde de quatre heures à quatre heures vingt minutes le 8 novembre 2008. Pouvez-vous nous expliquer les raisons de ces arrêts dans une

zone dépourvue d'éclairage public et d'habitations à proximité ?" -----

--- Réponse : "Je refuse de répondre." -----

▪ Le procès-verbal du Lieutenant G. (D644)

Il précise que le véhicule MERCEDES était **stationné SOUS le pont et SUR LA RD23** :

Ces individus ont été observés à partir du début de l'après-midi à RUEIL-MALMAISON (92). Ils se sont rendus à MEAUX (77) où ils ont notamment dîné dans une pizzeria. Vers 23h00 en sortant de cet établissement ils se sont débarrassés d'un emballage de lampe frontale et de différents documents en rapport avec la SNCF, avant de venir vérifier quelques instants plus tard que ces objets s'y trouvaient toujours, afin de détecter tout signe de surveillance.

Entre 23h40 et 03h50 ce couple dort dans son véhicule dans une zone isolée à proximité du lieu du sabotage. Puis ils se déplacent en véhicule et, entre 04h00 et 04h20, se stationnent sur la départementale 23, sous le pont ferroviaire contigu à l'emprise SNCF du PK 45. Durant ce laps de temps, eu égard à la configuration du terrain, les policiers n'ont pas pu observer directement les individus sans risque d'être détectés par eux. Ensuite, le couple a quitté les lieux en véhicule et a continué à faire l'objet d'une surveillance, pendant qu'une partie des fonctionnaires inspectaient les installations SNCF pour s'assurer qu'aucun piégeage ou acte de malveillance grave n'ait été opéré, et ce, sans résultat. Par mesure de précaution, ils demeurent sur place en attendant le passage du train sans voyageur chargé de l'ouverture de voie. Au passage du TGV balai, ils constatent une anomalie au dessus de la motrice, dont ils n'identifient pas la cause. Le train poursuit sa progression sans difficulté apparente.

▪ La commission rogatoire internationale à l'attention des autorités judiciaires de la République d'Autriche en date du 27 juillet 2009 (D1581/3)

Le Magistrat Instructeur indique que le véhicule MERCEDES était « ***à proximité immédiate du pont*** » :

*« Il avait aussi été observé à la faveur du dispositif de surveillance, que dans la nuit du 7 au 8 novembre 2008, Julien C. s'était rendu, et avait stationné plusieurs heures, en compagnie de Yildune L., sur la commune de DHUISY (Seine et Marne), **à proximité immédiate d'un pont juste au dessus d'une voie ferrée**, où il sera constaté plus tard des dégradations (...) »*

▪ La commission rogatoire internationale à l'attention des autorités judiciaires du Canada en date du 23 décembre 2008 (D1614/3)

*« Il avait été observé à la faveur du dispositif de surveillance que dans la nuit du 7 au 8 novembre 2008, Julien C. s'était rendu et avait **stationné plusieurs heures** en compagnie d'Yildune L. sur la commune de DHUISY (Seine et Marne) **sur un pont juste au-dessus d'une voie ferrée**, ou il sera constaté plus tard des dégradations à la suite du passage d'une motrice de TGV (...) »*

Il résulte donc de l'ensemble des pièces citées que :

- L'auteur du schéma reproduit ci-dessus, à savoir le Capitaine L. , a modifié la version initiale selon laquelle le véhicule MERCEDES se situerait lors de l'opération de surveillance sur la voie de service secondaire Nord-Ouest ;
- Le Lieutenant Bruno M. , ayant participé à la surveillance du 7 au 8 novembre 2008 et rédigé le procès-verbal D104, a toujours affirmé jusqu' alors, que le véhicule se situait sur la voie de service secondaire Nord-Ouest ;
- L'ensemble des autorités judiciaires dont le Magistrat Instructeur ont validé la position du véhicule fixée sur la voie de service secondaire Nord Ouest.

Pourtant, l'ensemble de ces éléments n'empêche pas le Capitaine L , 18 mois plus tard, dans le cadre des pièces d'exécution du soit-transmis, d'attribuer une nouvelle place de stationnement au véhicule de Julien C.

III/ L'in vraisemblable positionnement du véhicule 1 du dispositif de surveillance entre 4h et 4h20 (D1625) au regard du procès-verbal D104

Les nouvelles pièces de procédure issues de l'exécution du soit-transmis du 5 novembre 2009, ont fixé la position du véhicule de Julien C. entre 4 heures et 4h20, sur la voie de service située à une centaine de mètres du pont de chemin de fer.

Ce positionnement a appelé de nombreux commentaires des Conseils, lesquels constatent qu'il s'agit d'une énième version des faits proposée par les services de police.

En outre, alors que le Magistrat Instructeur leur demandait dans le cadre du premier point de vérification du soit-transmis⁴

, de préciser « *le nombre de fonctionnaires de police mobilisés et le type de véhicules utilisés lors de cette surveillance* », le Lieutenant L. n'apporte que des approximations :

*« le dispositif de surveillance de la journée du 7 novembre 2008, à l'instar de l'ensemble des surveillances exercées sur la personne de Julien C. depuis le mois d'août 2008, composée de fonctionnaires de la SDAT, en l'occurrence 6 personnels, assistés d'un groupe de surveillance de la DCRI, soit **une vingtaine** de fonctionnaires au total. Ceux-ci étaient munis **d'une douzaine** de véhicules automobiles, de motos banalisées et de véhicules d'observations. » (D1623/3)*

Sous couvert de ne pas « *dévoiler l'ensemble des techniques de surveillance policières qui doivent rester confidentielles* » (D1623/3), il est tout autant impossible de savoir qui était exactement présent et où se situaient exactement les protagonistes. Quel est ce mystérieux « *groupe de surveillance de la DCRI* » composé de quatorze personnes, soit plus de deux fois les effectifs supposés de la SDAT ce soir-là, et dont on ne sait rien?

En définitive, seul le « véhicule 1 » mentionné par le Capitaine L. est localisé (dans un endroit dont il n'avait jamais été fait mention auparavant) et les 4 véhicules stationnés de chaque côté du pont à 5h du matin (D1625/6).

De la même façon sont toujours désignés les « *points de passage obligés du véhicule suivi* » mais ces derniers ne sont jamais localisés.

Ce n'est pas faute pour la Défense d'avoir sollicité à plusieurs reprises dans le cadre du transport sur les lieux le 13 janvier 2011 que la localisation des véhicules de police soit indiquée.

Les Juges d'Instruction ont toujours refusé d'apporter des précisions ou d'interroger les services de police à ce sujet.

Ce flou prétendument nécessaire à la préservation des techniques d'investigation de la SDAT, au-delà du fait qu'il fait écran aux questions posées par le Magistrat instructeur, donnent le désagréable sentiment que tout est malléable, flexible en fonction des contradictions relevées par la défense.

4 « *Sur la surveillance du véhicule dans lequel Julien C. et Yildune .L. ont circulé pendant 12 heures dans la région de MEAUX* »

Toutefois, la comparaison du procès-verbal D104 et des pièces d'exécution de la commission rogatoire du 5 novembre 2009 fait apparaître des divergences notoires en plusieurs endroits, concernant la phase postérieure de la filature à compter de 4h20, rendant invraisemblable le positionnement dudit véhicule 1.

➤ **L'improbable position du véhicule 1 des effectifs de police au regard des constatations du fonctionnaire ayant opéré l'approche piétonne**

Il résulte du procès-verbal rédigé par le Capitaine L. que le véhicule 1 aurait progressé sur une route parallèle à celle dans laquelle progressait le véhicule Mercedes en vue de maintenir « *un visuel ponctuel* » et se serait stationné « *sur cette voie dans un creux formé par la route au niveau de la ferme de BOYENVAL sise sur la Commune de COULOMBS EN VALOIS ce afin de ne pas être vu de la route parallèle qu'empruntait le véhicule MERCEDES.* » (D1623)

La ferme de BOYENVAL est située comme suit :



Ce descriptif de l'opération de police apparaît comme une innovation au regard du procès-verbal D104 lequel n'avait jamais fait mention de la ferme de BOYENVAL, ni d'une quelconque habitation.

De plus, le procès-verbal D1623 précise que le véhicule 1 des services de la SDAT « *maintenait un visuel ponctuel* » sur le véhicule MERCEDES depuis la voie parallèle.

Or, au vu de la topographie du site de DHUISY, cela est manifestement impossible, la V4 étant rapidement séparée de la voie de circulation longeant la LGV EST par un bois puis par le relief

La Défense avait pourtant demandé aux Magistrats Instructeurs lors du transport sur les lieux le 13 janvier 2011 que les parcours des différents véhicules soient reconstitués afin de constater qu'il était impossible d'apercevoir un véhicule d'une voie à l'autre, ces derniers ont toujours refusé de

procéder à ces vérifications.

Cela est d'autant plus surprenant que la Gendarmerie de MEAUX avait effectué dans le cadre de son enquête de flagrance, une enquête de voisinage au « hameau de BOYENVAL », « *seul lieu d'habitation situé à proximité du lieu de sabotage* », auprès des propriétaires qui curieusement, n'avaient rien constaté d'anormal cette nuit-là.

*« Une enquête de voisinage est effectuée au « hameau de Boyenval » sur la commune de COULOMBS
EN VALOIS, seul lieu d'habitation situé à proximité du lieu de sabotage. Monsieur F. Benoit et V. Frank., respectivement au n°1 et 2 de la rue de Boyenval, **déclarent n'avoir rien vu d'anormal.** » (D614)*

⁵
Cette contradiction entre le procès-verbal D104 et la topographie des lieux n'est pas isolée, on notera à cet égard que les services de police indiquent à plusieurs reprises suivre le véhicule MERCEDES qui emprunte la voie située sous l'autoroute A4 à proximité de la commune de MARIGNY EN ORXOIS alors que cette voie se trouve au-dessus de l'autoroute A4 : « *Le véhicule fait à nouveau demi-tour et repart vers l'autoroute. Parvenu à l'intersection de la voie de circulation et de la RN3, le véhicule fait encore demi tour et repasse vers le centre de MARIGNY-EN –ORXOIS et tourne à droite, il emprunte alors la RD11 puis tourne encore à droite et repart sur cette route en direction de MEAUX* »
(D104/3)



Innovation particulièrement surprenante lorsque l'on s'attarde sur les déplacements effectués par le chauffeur de ce véhicule.

- Le procès-verbal mentionne que le chauffeur se serait déplacé à pieds afin de déterminer uniquement « le positionnement » du véhicule Mercedes.

Il aurait ainsi emprunté la route afin de progresser vers la RD23 dans le sens de progression initial du véhicule suivi.

Après avoir parcouru plusieurs centaines de mètres, il aurait aperçu le véhicule Mercedes.

Le procès-verbal retrace ces opérations comme suit :

*« C'est après quelques minutes, aucun autre véhicule du dispositif n'ayant observé le véhicule suivi que le chauffeur du véhicule 1, comprenant que n'ayant pas été annoncé par ses collègues le véhicule suivi s'était manifestement arrêté sur la voie longeant la voie ferrée, toujours par souci de discrétion, a quitté son véhicule qui était dissimulé dans un creux formé par le relief et s'est avancé à pieds sur la route afin de remonter en haut d'une butte formée par la chaussée et de progresser en direction de la RD23 dans le sens de progression initial du véhicule suivi. C'est après avoir **parcouru plusieurs centaines de mètres** que le fonctionnaire a pu distinguer brièvement à l'aide du matériel d'intensification de lumière le véhicule MERCEDES qui était **stationné dans la voie d'accès à l'emprise SNCF, environ une centaine de mètres avant de déboucher sur la RD23.** »*

La description de ces opérations est surprenante en effet, il apparaît improbable qu'en 5 minutes, le fonctionnaire du véhicule 1 ait pu réaliser l'ensemble des opérations décrites (attendre le signal des autres véhicules, sortir de son véhicule et atteindre la RD23, parcourir plusieurs centaines de mètres et distinguer le véhicule).

Ces déplacements peuvent être matérialisés comme suit :



Or, il apparaît que ce procès-verbal est en contradiction avec le procès-verbal D104
Selon le procès-verbal D104 :

A QUATRE HEURES CINQ minutes, une approche piétonne des lieux, à savoir de la RD23 en direction de DHUISY au niveau du pont de chemin de fer, nous permet de constater la présence du véhicule, stationné tous feux éteints sur l'entrée de la voie de service sise quelques mètres avant le pont de chemin de fer, sur le coté gauche de la chaussée. Il nous est impossible de distinguer si le véhicule est occupé ou non.



- De plus, après avoir parcouru plusieurs centaines de mètres, il aurait distingué le

véhicule « *brièvement à l'aide du matériel d'intensification de lumière le véhicule MERCEDES qui était stationné dans la voie d'accès à l'emprise SNCF, environ*

une

centaine de mètres avant de déboucher sur la RD23 (...) » (D1623/5)

Cette précision est en contradiction avec le procès verbal D104 qui indique que le fonctionnaire a constaté « *la présence du véhicule tous feux éteints sur l'entrée de la voie de service sise quelques mètres avant le pont de chemin de fer (...)* »

Il ne s'agit pas d'une imprécision mais d'une contradiction, la version du fonctionnaire change quant à son évaluation de la position du véhicule Mercedes.

De plus, il est important d'insister sur le fait qu'il n'avait jamais été fait état auparavant de l'utilisation du « *matériel d'intensification de lumière* ».

Le 13 janvier 2011, dans le cadre du transport sur les lieux à DHUISY, il a pu être constaté que muni du matériel d'intensification de lumière, le conducteur du véhicule V1 n'avait pu qu'apercevoir des individus lorsqu'il avait regardé en direction du véhicule.

- En tout état de cause, on imagine mal que quelqu'un qui a marché plusieurs centaines de mètres à découvert pour observer un « objectif » et qui dispose de matériel d'intensification de lumière se contente de l'observer à peine « *quelques secondes* » avant de s'en retourner, et que son matériel ne lui serve pas à observer si des silhouettes se découpent ou non sur le théâtre d'ombre formé par la ligne LGV Est à cet endroit.

D'ailleurs, il est constant que les enquêteurs de la SDAT surveillaient ce soir-là les occupants du véhicule qu'ils suspectaient d'avoir des intentions criminelles autant que le véhicule. Ils allaient ainsi jusqu'à relever ce que ces occupants jetaient dans les poubelles et leur entrée dans un restaurant l'une des rares fois où ils sortaient de leur voiture ce soir-là.

Le Lieutenant Bruno M. justifie la si brève action du fonctionnaire du véhicule 1 par le fait que l'arrêt du véhicule MERCEDES « *n'était pas en lui-même suspect* » :

« *Cette mission de positionnement du véhicule suivi effectuée, le fonctionnaire a alors prévenu ses collègues de la localisation du véhicule afin d'être à son bord au cas où le véhicule suivi viendrait à repartir.*

En effet, il convient de rappeler qu'à cet instant l'arrêt du véhicule MERCEDES n'est pas en lui-même suspect et peut correspondre à un énième arrêt ou changement de voie comme Julien C. en avait effectué de nombreux depuis le début de la journée (...)

Ce n'est que le prolongement de l'arrêt qui conduira à 4h20 à s'interroger sur les raisons de celui-ci.

Ainsi, très matériellement, cette incursion à pieds n'ayant pas pour but initial

d'observer

les agissements des passagers du véhicule (ceci étant d'ailleurs impossible dans des conditions de

discrétions acceptables) mais de positionner le véhicule suivi après avoir repéré le véhicule en

l'observant à peine quelques secondes, le fonctionnaire a immédiatement repris son chemin pédestre en

sens inverse afin de regagner son véhicule dans les plus brefs délais ne prêtant ainsi plus du tout attention au

véhicule MERCEDES et à l'environnement de celui-ci qu'il perdait d'ailleurs de vue rapidement basculant dans

le creux du relief où était stationné son véhicule à l'abri des regards, un éventuel départ du véhicule observé

« pouvant être pris en charge par ses collègues disposés aux « points de passage obligés » rendant ainsi toute

observation permanente du véhicule inutile et risquée. »

L'explication du Lieutenant Bruno M. apparaît surréaliste lorsque l'on reprend le rapport de synthèse du Capitaine L. en date du 15 novembre 2008 qui voyait en la voie ferrée « une cible potentielle de la mouvance anarcho-autonome » :

Cet arrêt à proximité d'une voie ferrée, cible potentielle de la mouvance anarcho autonome, nous conduisait à procéder à des recherches sur cette voie une fois les objectifs éloignés.

Ces recherches n'amenait la découverte d'aucun engin explosif mais au passage du premier TGV vers 5 heures une gerbe d'étincelles d'une intensité anormale et un mouvement d'oscillation sur la caténaire étaient observés.

Un rapprochement était immédiatement opéré avec l'idéologie de blocage des axes de circulation et des flux de communication prônés par le nommé Julien COUPAT.

Un avis était immédiatement donné à l'état major de la Direction Centrale de la Police Judiciaire afin qu'il soit procédé par les services de la SNCF à des recherche dans le but de déterminer si la gerbe d'étincelles constatée au passage du train pouvait être la conséquence d'un acte de sabotage qu'il serait possible de mettre en perspective avec l'arrêt de Julien COUPAT sous la voie ferrée et son comportement étrange lors de cette nuit de surveillance.

(688/5)

➤ **L'improbable position du véhicule 1 au regard du procès-verbal du Lieutenant-colonel G. (D626)**

Dans le cadre des nouvelles pièces d'exécution du soit-transmis, le Lieutenant Bruno M. a confirmé les constatations effectuées dans le cadre du procès-verbal D104, indiquant que le fonctionnaire en charge du « *positionnement* » du véhicule n'avait pas aperçu ses occupants :

« *Ces évaluations sont rendues encore plus ardues par le fait que le comportement des occupants du véhicule de J.C. n'a pu être observé entre 4h et 4h20.* » (D1626/6).

Les déclarations du Lieutenant Bruno M. viennent ainsi entériner l'existence d'une contradiction avec le procès-verbal du Lieutenant Colonel G. relative à la présence d'un individu sur les voies de la SNCF qui aurait été aperçu par un fonctionnaire de la SDAT.

A cet effet, il convient de rappeler que le Lieutenant-colonel G., dans un procès-verbal en date du 8 novembre 2008, avait mentionné s'être entretenu avec un agent de la SDAT ayant participé à la surveillance lequel lui aurait indiqué qu'il avait vu un individu :

« **avoir suivi et observé un individu qui s'est stationné à l'intersection** entre la D23 et la ligne à grande vitesse Est pendant une vingtaine de minutes entre 4 heures et 4h20. **Cette personne a accédé à l'emprise sécurisée de la SNCF sans qu'il puisse déceler ses agissements.** » (D626)

Les pièces d'exécution de la commission rogatoire ne rendent aucunement compte de cette contradiction.

Le Lieutenant Bruno M. explique qu'il peut exister des contradictions entre le procès-verbal D104 et le procès-verbal du Lieutenant-Colonel G., en raison de l'existence d'une « *distorsion de l'information* » dans la chaîne de l'information.

Les informations communiquées par les services de la SDAT relatives à leur constatations lors de la surveillance du 7 au 8 novembre 2008, auraient été déformées par la chaîne de personnes ayant été successivement avisées de la rupture des caténaires.

Il précise :

« *Il convient de noter que treize interlocuteurs différents interviennent à divers endroits de la chaîne de transmission de l'information, cette multiplicité d'intervenants créant inexorablement des distorsions du message*

initialement transmis.

*En outre, cette distorsion apparaît d'autant plus clairement que plusieurs des intervenants parties prenantes de cette chaîne de transmission de l'information, entendus par les militaires de l'Armée, **ne retranscrivent pas un message dont ils ont été directement destinataires mais énoncent des informations telles qu'elles leur ont été relatées par des membres directs de cette chaîne de transmission de l'information.** »*

(...)

Au delà du nombre important d'individus intervenant dans la transmission de l'information, il existe donc un double degré dans cette chaîne de transmission, le premier degré étant constitué d'individus ayant été directement destinataires des informations, alors que le second est constitué d'individus ne faisant que relater les propos tenus par ces membres de la chaîne du premier degré. (D1626/6 et /7)

Il est exact comme l'indique Monsieur Bruno M. qu'il existe généralement un double degré dans les chaînes de communication entre plusieurs protagonistes :

- Les personnes destinataires d'une information transmise par un témoin direct d'une scène ;
- Les personnes auxquelles une information est répercutée par une personne qui n'a pas été témoin direct d'une scène.

Dans l'absolu, ce schéma n'est pas faux : il peut exister des distorsions dans les informations qui sont transmises.

Or, cette théorie, aussi fondée soit-elle, ne saurait s'appliquer en l'espèce.

Pour Monsieur Bruno M., le procès-verbal du Lieutenant-colonel G., est l'exemple-type de la distorsion d'information de ce dossier.

Ce dernier relève ainsi :

« Au terme de ces propos, il apparaît clairement que le message est déjà déformé par le rédacteur du procès-verbal dans un souci de clarté et de concision et ce alors même qu'il s'est entretenu directement avec l'un des enquêteurs en charge des investigations. Cela transparait de façon évidente notamment lorsqu'il est indiqué

« un individu qui s'est stationné » alors qu'il s'agit à l'évidence d'un véhicule. » (D1626/7)

Pourtant, le risque évoqué de distorsion ne saurait concerner le cas de Monsieur G. lequel a été en contact direct avec l'agent « anonyme » de la SDAT ayant participé à la surveillance, il n'y a donc eu aucun intermédiaire dans la chaîne de transmission de cette information.

Il convient en outre de rappeler que la thèse du Lieutenant Bruno M. selon laquelle l'expression « un individu qui s'est stationné », utilisée dans le corps du procès-verbal du Lieutenant-Colonel G., résulterait d'une déformation de l'information, aurait été plausible s'il n'avait pas opéré une citation tronquée de ce procès-verbal.

Si l'on peut admettre que seul un véhicule peut se stationner et non un individu, on ne peut pour autant déceimment affirmer que lorsque le Lieutenant-colonel G. écrit : « ***Cette personne a accédé à l'emprise sécurisée de la SNCF sans qu'il puisse déceler ses agissements.*** » (D626) qu'il parle d'un véhicule.

Il est en effet inconcevable d'utiliser les termes « *personne* » et « *agissements* » pour désigner un véhicule et particulièrement en l'espèce, où il est matériellement impossible qu'un véhicule « *accède à l'emprise sécurisée de la SNCF* », sauf si les portails et grillages avaient été détruits par le passage du véhicule, ce qui n'est pas le cas.

Il est étonnant de constater que le Lieutenant Bruno M. n'apporte pas d'explication sur le contenu du dernier procès-verbal du Lieutenant-colonel G. (D644) pourtant contradictoire avec celui susvisé, dans le cadre duquel il signale avoir eu des « *échanges d'information avec les services de police compétents* » aux termes duquel il a appris que les services de la SDAT n'ont pas pu observer d'individus lors de leur surveillance.

Ces individus ont été observés à partir du début de l'après-midi à RUEIL-MALMAISON (92). Ils se sont rendus à MEAUX (77) où ils ont notamment dîné dans une pizzeria. Vers 23h00 en sortant de cet établissement ils se sont débarrassés d'un emballage de lampe frontale et de différents documents en rapport avec la SNCF, avant de venir vérifier quelques instants plus tard que ces objets s'y trouvaient toujours, afin de détecter tout signe de surveillance.

Entre 23h40 et 03h50 ce couple dort dans son véhicule dans une zone isolée à proximité du lieu du sabotage. Puis ils se déplacent en véhicule et, entre 04h00 et 04h20, se stationnent sur la départementale 23, sous le pont ferroviaire contigu à l'emprise SNCF du PK 45. Durant ce laps de temps, eu égard à la configuration du terrain, les policiers n'ont pas pu observer directement les individus sans risque d'être détectés par eux. Ensuite, le couple a quitté les lieux en véhicule et a continué à faire l'objet d'une surveillance, pendant qu'une partie des fonctionnaires inspectaient les installations SNCF pour s'assurer qu'aucun piégeage ou acte de malveillance grave n'ait été opéré, et ce, sans résultat. Par mesure de précaution, ils demeurent sur place en attendant le passage du train sans voyageur chargé de l'ouverture de voie. Au passage du TGV balai, ils constatent une anomalie au dessus de la motrice, dont ils n'identifient pas la cause. Le train poursuit sa progression sans difficulté apparente.

De surcroît, il est important de rappeler que la même information, à savoir celle selon laquelle un individu aurait été aperçu au sein de l'emprise SNCF, a été transmise à l'ensemble des personnes qui ont été avisées des dégradations, de sorte que la théorie de Monsieur Bruno M. ne saurait prospérer en l'espèce.

Il suffit pour s'en convaincre de reprendre l'ensemble des déclarations des personnes avisées pour constater que les informations transmises sont identiques, qu'elles aient été en contact direct avec un agent de la SDAT ou que l'information leur ait été répercutée.

Il en découle que toutes ces personnes évoquent l'information selon laquelle :

- Un individu a été observé par les officiers de la SDAT (**Bxxxx- D625 ; Pxxxx- D624 ; Vxxxxx D629 ; E. Oxxxx D632 ; LGV EST D633- Lxxxxxx D627 ; Gxxxxx D626**)

- Cet individu a été aperçu alors qu'il accédait à l'emprise sécurisée de la SNCF (**Bxxxx- D625 ; Pxxxxx- D624 ; Vxxxxxx D629 ; E. OxxxxxxD632 ; LGV EST D633- Lxxxxx D627 ; Gxxxxxxx D626**)

En ce qui concerne l'information relative à l'heure auquel aurait été aperçue cette personne, tous les protagonistes évoquent les alentours de 5 heures du matin (**Bxxxxx- D625 ; Pxxxxxx- D624 ; E Oxxxxxx D632 ; LGV EST D633- Lxxxxxxx D627 ; Gxxxxxxx D626**), hormis Monsieur D Vxxxxxxx qui ne précise pas d'heure et Monsieur Gxxxxxx qui évoque la période de 4h à 4h20.

Au vu de ces éléments, la thèse de Monsieur Bruno M. qui visait vraisemblablement à annihiler la valeur probante du procès-verbal de Monsieur G., lequel est en contradiction avec celui de la surveillance de la SDAT coté D104, est inefficace et infondée.

En effet, parce que le procès-verbal du Lieutenant-colonel G. se fonde sur une information directement transmise par un agent de la SDAT ayant participé à la surveillance et qui s'avère être

en contradiction avec celui de la SDAT coté D104, il devient particulièrement gênant pour la démonstration de Monsieur Bruno M.

Il convient par ailleurs, de souligner que l'usage que le Lieutenant Bruno M. fait du procès-verbal du Lieutenant-colonel G. est l'illustration même de la réinterprétation opportune des procès-verbaux

du dossier opérée par le Capitaine L. et le Lieutenant Bruno M. dans le cadre de l'exécution de la commission rogatoire du 5 novembre 2009.

On relèvera à ce titre que le Capitaine L. (D1623) s'appuie sur le procès-verbal du Lieutenant-colonel G. pour étayer son explication de l'« erreur matérielle » concernant l'heure de départ de TRILPORT de la MERCEDES alors que le Lieutenant Bruno M. le disqualifie en arguant qu'en son sein « *le message est déjà déformé* ».

Autrement dit, le témoignage de Monsieur G. est fiable lorsque cela arrange les services de la SDAT et ne l'est plus, lorsqu'ils n'arrivent plus à trouver d'explication plausible à leurs incohérences.

En conséquence, les pièces d'exécution du soit-transmis n'apportent aucune explication à la contradiction soulevée par les Conseils, au contraire, elles tendent à les conforter dans l'idée que le procès-verbal D104 ne serait pas authentique sur ce point.

Enfin, il est important de rappeler que lors du transport sur les lieux qui s'est déroulé le 13 janvier 2011 sur le site de DHUISY en présence des Magistrats Instructeurs, du Procureur de la République, des mis en examen et des Conseils des parties, il a pu être constaté que si un individu avait été présent près du véhicule Mercedes lorsque celui-ci était stationné sur la voie d'accès à l'emprise SNCF il aurait nécessairement été aperçu par le conducteur du véhicule V1 à l'aide de son matériel d'intensification de lumière.

➤ L'improbable position du « véhicule 1 » des effectifs de police au regard de la position des autres effectifs de police entre 4h et 4h20

Si les nouvelles pièces de la procédure ont permis d'évaluer approximativement le nombre de véhicules assurant la surveillance, soit une « douzaine », il n'en résulte pas pour autant que leur position exacte lors de la surveillance entre 4h et 4h20 soit indiquée.

Hormis la position du véhicule 1, le seul élément précis en notre possession est le positionnement

des quatre véhicules de police à 5 heures lorsqu'ils entament des recherches pédestres aux abords

de la voie de chemin de fer.

En effet, le procès-verbal D104 indiquait que le reste du dispositif était positionné « *aux abords de la RD23* » :

« *Eu égard au comportement atypique du véhicule et à l'isolement des lieux, décidons d'élargir le dispositif de surveillance mis en place en nous **positionnant aux abords de la RD23**, il est QUATRE HEURES.* »

Le Lieutenant Bruno M., dans le cadre de la commission rogatoire du 5 novembre 2009, indiquait que les services de police s'étaient positionnés aux « *points de passage obligés* » du véhicule de Julien C. :

« *Le véhicule 1 est alors resté à cette place en attendant que les autres véhicules du **dispositif implantés aux points de passages obligés ou devait débouché le véhicule suivi**, s'il avait maintenu sa progression, annoncent son passage (D1623/4)* »

Il est important de rappeler que les Magistrats Instructeurs lors du transport sur les lieux du 13 janvier 2011 ont toujours refusé de répondre à la question du positionnement des autres véhicules des services de police.

Il ressort du procès-verbal D104, que les véhicules de police devaient nécessairement être stationnés à proximité immédiate de la voie de chemin de fer puisqu'en l'espace d'un « *instant* » à compter du départ du véhicule Mercedes à 4h20, ils procèdent à un encerclement piéton des « *abords immédiats des lieux* ».

De plus, au moment où l'encerclement piéton est effectif, le véhicule de Julien C. est « *observé franchissant l'intersection de la RD23 et de la voie communale V4 en direction de DHUISY* » :

« *A QUATRE HEURES VINGT minutes, constatons que le véhicule allume ses feux et s'engage sur la RD23 en direction de DHUISY.*

A cet instant, donnons pour instruction au reste du dispositif de surveillance de poursuite la filature du véhicule et nous positionnons à l'entrée de la voie de service sise au pied du pont de chemin de fer, à l'endroit exact où le véhicule a été observé à l'arrêt.

Procédons à un encerclement piéton des abords immédiats des lieux dans l'attente de l'annonce par le reste du dispositif de l'éloignement du véhicule utilisé par Julien C.

Le véhicule est alors observé franchissant l'intersection de la RD23 et de la voie communale V4 en direction de DHUISY. » (D104/5)

Dès lors, le reste du dispositif de surveillance est arrivé sur les lieux aux alentours de 4h22, eu égard à la distance approximative de 2 km séparant « l'entrée de la voie de service sise au pied du pont de chemin de fer » et « l'intersection de la RD23 et de la voie communale V4 en direction de DHUISY ».

Dans ces conditions, plusieurs questions restent en suspens :

- On comprend en effet, difficilement que ce soit le fonctionnaire du véhicule 1 stationné au niveau de la ferme de BOYENVAL qui se soit déplacé afin de « positionner » le véhicule MERCEDES alors que les autres véhicules du dispositif de surveillance étaient manifestement plus près de la voie de chemin de fer que ce premier ;

D'autant plus que si l'on reprend le procès-verbal D104, le fonctionnaire chargé de la surveillance piétonne aurait aperçu le véhicule MERCEDES, alors qu'il se trouvait lui-même « au niveau du pont de chemin de fer, » (D104)

- De même, l'on ne s'explique pas que le reste du dispositif de surveillance n'ait pu apercevoir le véhicule MERCEDES stationné ou du moins un individu accéder à l'emprise de la SNCF.

L'ensemble des observations ci-avant formulées démontrent que le récit des services de police dans le cadre du procès-verbal D104 et des pièces d'exécution du soit-transmis du 5 novembre 2009, paraît pour le moins invraisemblable.

IV/ L'absence dans le procès-verbal D104 d'indication relative aux opérations de surveillance entre 4h20 et 5 heures

A la lecture des pièces d'exécution du soit-transmis du 5 novembre 2009, on constate qu'il n'y a aucune précision apportée sur la surveillance de la SDAT entre 4h20 et 5 heures.

Or, des précisions auraient été utiles puisqu'il ressort du procès-verbal D104 un flou sur les opérations policières dans ce laps de temps.

En effet, le procès-verbal D104 précise :

« A CINQ HEURES, le véhicule quitte MEAUX et poursuit son cheminement en direction de PARIS.

A cet instant renouvelons nos instructions au reste du dispositif de surveillance aux fins de poursuite de la filature du véhicule et décidons de gagner la RD23 sur la Commune de DHUISY en direction de GERMIGNY SOUS COULOMBS »

A la lecture de ce paragraphe, il apparaît que l'ensemble du dispositif avait quitté le site de la SNCF contrairement à ce qu'indique la cote D1625.

L'expression le « *reste du dispositif* » laisse entendre que le dispositif de surveillance est scindé en deux groupes, celui qui poursuit la filature du véhicule de Julien C. et celui dont fait partie le rédacteur du procès-verbal.

Or, si le premier groupe n'est pas sur le site de la SNCF puisqu'on lui enjoint de poursuivre la filature du véhicule MERCEDES, il apparaît que le deuxième groupe auquel appartient Monsieur Bruno M., rédacteur du procès-verbal, n'est pas resté sur ce site tel que l'expose le procès-verbal D1625 puisqu'il est indiqué en D104 : « *décidons de gagner la RD23 sur la Commune de DHUISY en direction de GERMIGNY SOUS COULOMBS* ».

En outre, il est pour le moins curieux que les fonctionnaires de police se stationnent sur les voies d'accès opposées à celle où se serait stationné Monsieur Julien C.

Les fonctionnaires de police justifient ce choix par la volonté « *de ne pas « polluer » les lieux où pouvait avoir été commise une infraction* ». (D1625)

Cette justification est particulièrement singulière au regard de l'état d'esprit des fonctionnaires de la SDAT au moment de la recherche sur les voies tel que rapporté par le Capitaine L. dans le

cadre des pièces d'exécution de la commission rogatoire :

« Aucun gel des lieux aux fins de préservation des traces et indices n'a été effectué au moment du départ des fonctionnaires de la zone car il convient de rappeler que la gerbe d'étincelle observée au passage du train, si elle avait effectivement attiré notre attention et engendré des interrogations, n'avait pas en elle-même, permis de déterminer la commission d'une infraction, notre connaissance de la circulation ferroviaire ne permettant pas de caractériser le caractère inhabituel ou non de ce phénomène, d'autant que le train ne s'était pas arrêté. »
(D1625)

La description que fait le Capitaine L. de l'état d'esprit de son équipage apparaît encore une fois comme une nouvelle version des pièces du dossier.

En effet, le Capitaine L, lequel déclare que la gerbe d'étincelles a juste attiré son attention et engendré des interrogations, écrivait pourtant le 15 novembre 2008 dans son rapport de synthèse qu'il avait après le passage du train, immédiatement opéré un rapprochement de ce qu'il avait vu avec « *l'idéologie de blocage des axes de communication* » :

Cet arrêt à proximité d'une voie ferrée, cible potentielle de la mouvance anarcho autonome, nous conduisait à procéder à des recherches sur cette voie une fois les objectifs éloignés.

Ces recherches n'amenait la découverte d'aucun engin explosif mais au passage du premier TGV vers 5 heures une gerbe d'étincelles d'une intensité anormale et un mouvement d'oscillation sur la caténaire étaient observés.

Un rapprochement était immédiatement opéré avec l'idéologie de blocage des axes de circulation et des flux de communication prônés par le nommé Julien COUPAT.

Un avis était immédiatement donné à l'état major de la Direction Centrale de la Police Judiciaire afin qu'il soit procédé par les services de la SNCF à des recherche dans le but de déterminer si la gerbe d'étincelles constatée au passage du train pouvait être la conséquence d'un acte de sabotage qu'il serait possible de mettre en perspective avec l'arrêt de Julien COUPAT sous la voie ferrée et son comportement étrange lors de cette nuit de surveillance.

(688/5)

L'agent de la SDAT avec lequel le Lieutenant Colonel G. avait été en contact confirmait l'état d'esprit du Capitaine L. :

Au départ de l'individu, des policiers se sont rendus dans l'emprise pour l'inspecter de manière à déceler d'éventuels actes de malveillance, de piégeage ou sabotage. Ces fonctionnaires n'ont alors rien découvert de suspect.

(D626)

A considérer que leur intention était celle de garder intact ces lieux, on ne s'explique pas pourquoi

l'ensemble du dispositif a quitté le site à la suite de l'inspection des voies sans attendre qu'une équipe spécialisée vienne procéder à des constatations techniques sur les lieux, d'autant que les fonctionnaires sont censés être une vingtaine munis d'une douzaine de véhicules lors de cette surveillance.

Plus encore, si les services de la SDAT étaient soucieux de ne pas polluer les lieux, il aurait été inimaginable qu'ils ne préviennent pas la gendarmerie ou la SNCF de « l'endroit exact » du stationnement du véhicule MERCEDES et des véhicules de police.

Ces précisions auraient été indispensables pour leur permettre de réaliser les constatations et les relevés dans les meilleures conditions, sans risque d'atteinte à l'intégrité des éléments qu'ils trouvaient.

A l'évidence, s'ils avaient été avisés des constatations faites dans le cadre de la surveillance de la SDAT, la SNCF n'aurait pas stationné son camion sur la voie de service principale, et la gendarmerie n'aurait pas relevé de traces et d'indices que la SDAT revendique à présent comme siens.

V/L'improbable cheminement des forces de police dans le cadre de leurs recherches d'indices aux abords et sur la voie SNCF à compter de 5 heures décrit dans le procès-verbal D104

Selon le procès-verbal D1625 :

« L'ensemble des fonctionnaires restés sur la zone ont alors cheminé jusqu'au portail d'accès situé sur la droite avant le pont de chemin de fer en venant de COULOMBS EN VALOIS (Seine et Marne) qu'ils ont franchi en **enjambant le grillage**. Puis ceux-ci ont cheminé vers la voie ferrée se rendant vers le fond de la zone en longeant le talus en contrebas jusqu'à accéder à la voie ferrée le longeant en direction de PARIS. Puis après environ une centaine de mètres, ils sont revenus sur leur pas en cheminant en direction de STRASBOURG cette fois en marchant sur la voie ferrée jusqu'à dépasser l'aplomb (toujours sur la voie ferrée) de l'endroit où était stationné le véhicule de Julien C. (représenté en noir sur le schéma) »

- De nouveau, le cheminement des services de police sur les voies tel que représenté dans le cadre d'un schéma joint au dossier, étonne par l'absence d'approche du lieu où aurait été positionné J.C..

Si les services de police indiquent ne pas souhaiter se stationner sur la voie dans laquelle aurait été

aperçu le véhicule de Julien C. pour ne pas « polluer la scène », ils n'en inspectent même pas les abords.

- De plus, la position des véhicules de police et le tracé du cheminement pédestre des fonctionnaires ne correspondent pas aux constatations matérielles recueillies sur les lieux par la brigade de LIZY sur OURCQ.

La Brigade de LIZY sur OURCQ avait notamment constaté la présence sur le chemin d'accès au portail Nord-Ouest de « traces de pneumatiques laissées par un véhicule ayant effectué un demi-tour »

(D620/6) et n'avait constaté aucune trace de pas au sud de la LGV, ni de trace de franchissement du portail sud, côté DHUISY.

Or, le Capitaine L. a indiqué que deux véhicules de police étaient stationnés au niveau du portail Nord-Ouest, ce qui ne correspond manifestement pas aux constatations techniques susvisées qui indiquent qu'un seul véhicule aurait été stationné à cet endroit précis, et qu'une équipe de policiers avaient marché sur flanc sud de la LGV et franchi ce portail.

- De plus, le vocabulaire utilisé par le Capitaine L. pour décrire le

cheminement des officiers de la SDAT pour accéder aux voies est parfaitement inadéquat.

Il indique que les fonctionnaires ont « *enjambé le grillage* » pour accéder à l'emprise sécurisée de la SNCF.

Or, il convient de rappeler que le grillage en question n'est pas susceptible d'être « enjambé » vu sa hauteur.

La brigade de LIZY sur OURCQ avait constaté dans le cadre de ses opérations de police technique et scientifique :

« Le site et les voies ferrées sont protégés par une clôture métallique mesurant environ deux mètres, surmontée par un fil barbelé. Au niveau des trois accès au site, des portails métalliques sont fermés au moyen de serrures. Ces portails mesurent eux aussi environ deux mètres de hauteur. » (D620/4)

- Dans le cadre du procès-verbal D1625 ils indiquent que, ne découvrant pas d'indice suspect, les services de police sont revenus sur leur pas puis ont été surpris par l'arrivée du train « ouvreur » à tel point qu'ils auraient sauté dans le talus pour éviter l'accident.

Cette scène est narrée comme suit :

*Puis ne découvrant aucun indice suspect, les fonctionnaires sont revenus sur leur pas et c'est alors qu'ils venaient de dépasser le pont à cinq heures dix minutes, **qu'un TGV arrivant de PARIS a été repéré qu'il a été donné pour ordre à haute voix et par radio, aux effectifs de s'écarter de la voie ferrée afin de ne pas se faire percuter par le train. Ceux-ci ont alors sauté dans le talus situé de part et d'autre de la voie ferrée.** C'est au passage de ce train qu'il a pu être observé une gerbe d'étincelle au niveau de la caténaire accompagné d'un bruit sec tel qu'il est mentionné sur le procès-verbal de surveillance du 7/11/2008 et coté 161/2008/surv/22.*

Il est étonnant de constater que le procès-verbal D104 ne mentionnait aucunement ces circonstances particulièrement épiques.

De plus, la description de cette scène est en contradiction avec la description de l'opération de vérification des voies, fournie au Lieutenant Colonel G. par l'agent « anonyme » de la SDAT.

Le procès-verbal D626 précise que les fonctionnaires ont attendu le passage du train ouvreur et non qu'ils ont été surpris par celui-ci.

déclare: Une vingtaine de minutes plus tard, l'officier de police de la SDAT nous recontacte et

- avoir suivi et observé un individu qui s'est stationné à l'intersection entre la D23 et la Ligne Grande Vitesse EST pendant une vingtaine de minutes entre 04h00 et 04h20. Cette personne a accédé à l'emprise sécurisée de la SNCF, sans qu'il puisse déceler ses agissements. Au départ de l'individu, des policiers se sont rendus dans l'emprise pour l'inspecter de manière à déceler d'éventuels actes de malveillance, de piégeage ou sabotage. Ces fonctionnaires n'ont alors rien découvert de suspect.
- Par mesure de précaution, ces policiers sont demeurés sur place jusqu'au passage du TGV chargé de l'ouverture de voie. A son passage à 05h15, ils détectent une anomalie au dessus de la motrice sans que le train ne soit arrêté dans sa progression.

(D626)

▪ **Enfin, le lieu où les services de la SDAT constatent la gerbe d'étincelles ne correspond pas au lieu de la dégradation.**

Dans le cadre du procès-verbal D104, les services de la SDAT indiquent que la gerbe d'étincelles se produit « à l'aplomb exact du pont de chemin de fer » :

« A CINQ HEURES DIX minutes, constatons le passage sur la voie ferrée d'un train à grande vitesse. Indiquons que lorsque **le train passe à l'aplomb exact du pont de chemin de fer**, se produit une gerbe d'étincelles accompagnée d'un grand bruit sec. Voyons le caténaire (sic) se détendre puis se retendre. Le train semble poursuivre son cheminement sans encombre. » (D104/6)

Ce positionnement de la gerbe d'étincelles apparaît confirmé par les pièces d'exécution de la commission rogatoire.

Les fonctionnaires décrivent qu'après avoir dépassé le pont en revenant sur leurs pas, ils étaient surpris par l'arrivée du train.

A son passage, ils constataient une gerbe d'étincelles.

« Puis ne découvrant aucun indice suspect, les fonctionnaires sont revenus sur leur pas et c'est alors qu'ils venaient de dépasser le pont à cinq heures dix minutes, qu'un TGV arrivant de PARIS a été repéré qu'il a été donné pour ordre a haute voix et par radio, aux effectifs de s'écarter de la voie ferrée afin de ne pas se faire percuter par le train. Ceux-ci ont alors sauté dans le talus situé de part et d'autre de la voie ferrée. C'est au passage de ce train qu'il a pu être observé une gerbe d'étincelle au niveau de la caténaire accompagné d'un bruit sec tel qu'il est mentionné sur le procès-verbal de surveillance du 7/11/2008 et coté 161/2008/surv/22 ». (D1625)

Or, il résulte de l'enquête de la Gendarmerie que la zone de découverte de la griffe, n'est pas à l'aplomb du pont de chemin de fer, dès lors, la gerbe d'étincelles n'a pu se produire à l'endroit où les services de police l'ont indiqué.

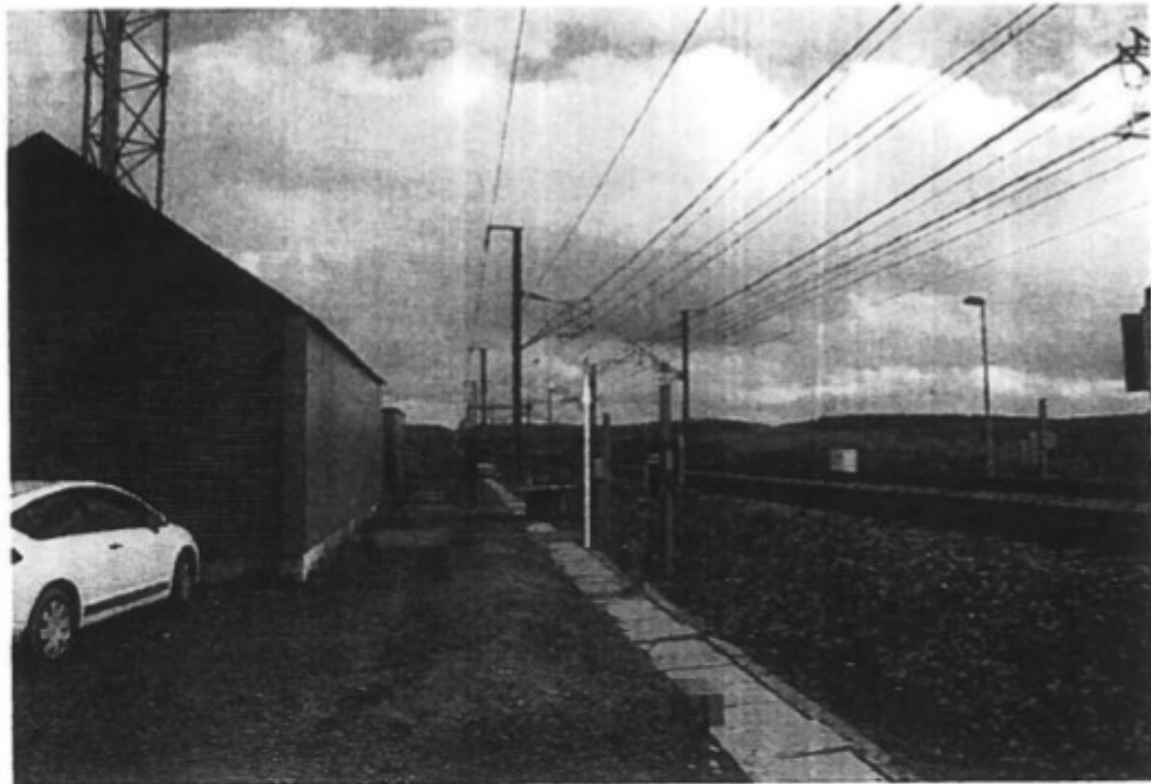


Photo n° 1

*Vue générale sur les cateners et la zone de découverte de la griffe.
(au niveau du premier poteau électrique)*

PHOTOGRAPHIE DE LA GENDARMERIE DE MEAUX
POINT KILOMETRIQUE PK 45.030 (D618/2)

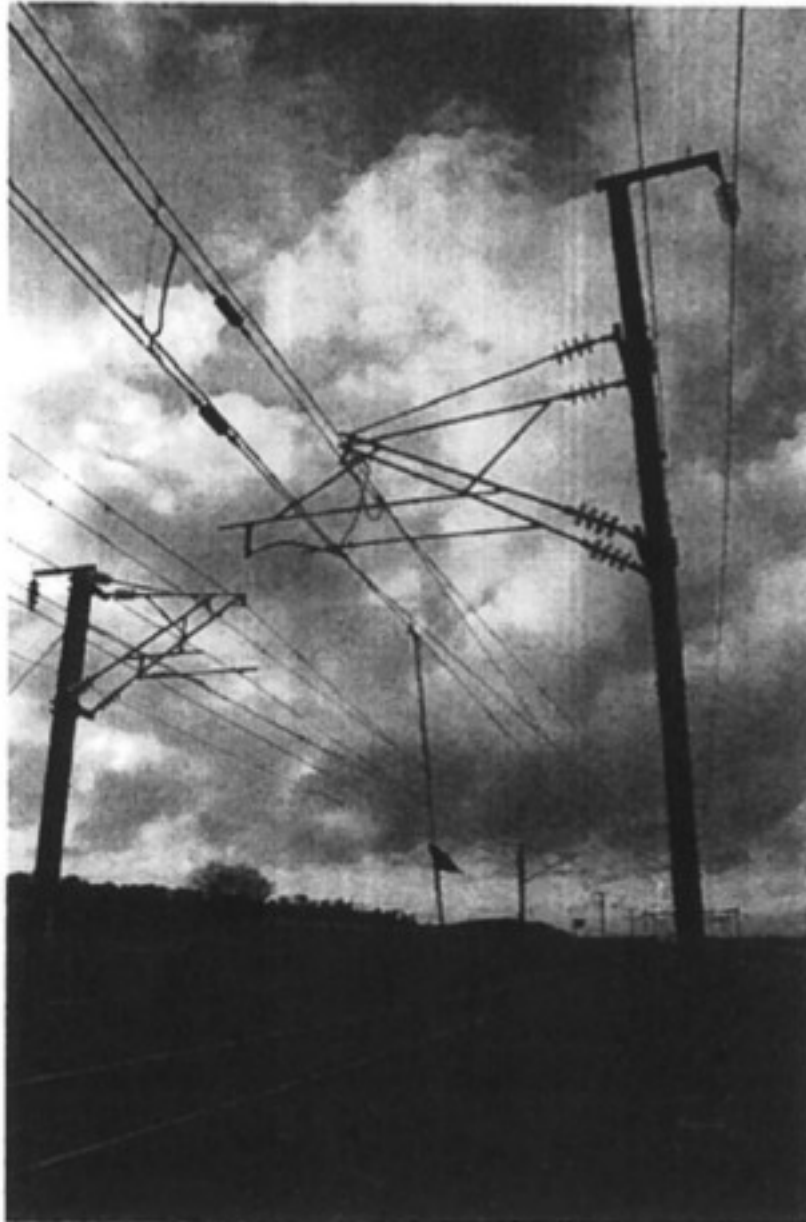


Photo n° 9

Vue sur le zone du point de départ supposé de la griffe.

(D618/10)

Le positionnement de la gerbe d'étincelles est confirmé par les déclarations de Monsieur Patrice C. (D621) :

Nous nous sommes donc rendus directement au kilomètre 45 car c'est un des postes stratégiques d'où nous pouvons avoir une vue sur les lignes. Nous sommes entrés dans l'enceinte du poste en ouvrant le portail avec le pass et au moment de sortir du véhicule, un TGV PARIS-STRASBOURG est passé. Là nous avons vu des flashes au niveau de la caténaire avec des bruits caractéristiques. Nous nous sommes rendus compte que des pendules manquaient sur la voie 1 aussi nous avons appliqué les mesures de sécurité en alertant le Poste de Commande Distant; celui-ci gère la circulation. J'ai de mon côté prévenu mon chef, Alain THIBEAU et nous avons été faire une reconnaissance de 200 mètres de chaque côté du lieu du sabotage que nous avons découvert pour connaître l'étendu des dégâts. C'est à ce moment là que nous avons vu qu'une pièce usinée se trouvait sur le fil de contact et que c'était elle qui avait provoqué les dégâts en arrachant les pendules. Nous pensons d'ailleurs que c'est le train-balai qui en passant entre 4 heures 30 minutes et 5 heures a enclenché la dégradation par le système mis en place par les saboteurs. ———

Question : Quelle heure était-il ?

Ainsi que nous venons de le montrer, les dernières pièces d'exécution de la commission rogatoire (D1621) ne font qu'ajouter de nouvelles invraisemblances à un procès-verbal déjà invraisemblable
– le D104.

Or c'est sur ce procès-verbal que repose toute la présente procédure. C'est lui qui motive tant les arrestations que les perquisitions, les mises en examen et pour finir les incarcérations.

Dans leurs demandes d'actes successives, les Conseils avaient émis des doutes quant à l'authenticité du D104. Avec ces nouvelles pièces, ce sont les fonctionnaires de police en charge de la surveillance qui prouvent par eux-mêmes que le D104 est un faux, qu'ils n'étaient pas à DHUISY entre 4h00 et 4h20, et qu'ils n'y ont pas vu le véhicule de Julien C., qui n'y était pas non plus.

Là où les conseils avaient demandé des actes circonstanciés tels que l'audition en leur présence de Messieurs P. et B. , messieurs le capitaine L. et le lieutenant Bruno M. répondent par de véritables plaidoyers pro domo en forme de procès-verbal.

- Ils ne procèdent à aucune audition, mais livrent **leur réinterprétation opportune des procès-verbaux du dossier qui les embarrassent**, y compris de ceux rédigés par leurs soins.

L'usage fait par les enquêteurs du procès-verbal du Lieutenant-colonel G. (D626) est un cas exemplaire. Tandis que le capitaine L. (D1623) s'appuie sur lui pour étayer son explication de l'« *erreur matérielle* » concernant l'heure de départ de TRILPORT de la MERCEDES, le lieutenant Bruno M. le disqualifie en arguant qu'en son sein « *le message est déjà déformé* » afin de sauver le D104.

Et ce cas n'est pas isolé : alors que le Capitaine L. cite Monsieur B. , Madame Anne M. et Monsieur G. pour appuyer ses dires, son collègue Bruno M. les considère tous uniformément comme ayant été sujets à une « *distorsion de l'information* ».

- Des explications fantaisistes

Lorsque les enquêteurs de la SDAT ne peuvent maintenir, face à l'évidence, leur version des faits, comme dans le cas du départ de TRILPORT à 3H50, pour une arrivée à DHUISY à 4H00, soit une vitesse moyenne de circulation de 160 km/h, ils plaident l'«*erreur matérielle* », la justifiant par

le fait qu'ils ne peuvent s'être trompés trois fois, s'appuyant sur leur propres déclarations que rien ne corrobore, quant à la présence de la MERCEDES à DHUISY à 4H00, 4H05 et 4H20.

On pourrait aussi bien arguer que s'ils se sont trompés une fois, ils peuvent aussi bien se tromper trois fois, mais qu'importe. L'«*erreur matérielle* » qui aurait vu le « 30 » de « 3H30 » se transformer en « 50 » de « 3H50 » est justifiée par le fait que « *les chiffres « 3 » et « 5 » peuvent facilement être confondus non seulement en raison de leurs dessins approchants, mais aussi eu égard aux circonstances nocturnes de prise de note.*

Indiquons en effet concernant ces prises de notes ayant permis la rédaction du procès-verbal coté D104, qu'elles se sont effectuées de nuit, en mouvement, à bord d'un véhicule et ce, avec les contraintes liées aux impératifs de discrétion, ceci tout en continuant l'observation des objectifs de surveillance. »

Si le « 3 » ressemble au « 5 », pourquoi ne pas dire qu'il ressemble au « 2 » tout aussi bien. On peut en outre imaginer qu'en dépit de la nuit, les voitures de la SDAT sont dotées de plafonniers. Quant au mouvement, l'argument serait d'intérêt si à ce point de la filature, la voiture suivie, et donc celles de la SDAT, n'avaient pas été stationnées depuis plusieurs heures.

L'explication est, comme on le voit, fantaisiste.

- La réponse par le flou, ou pas de réponse du tout

Comme on l'a vu précédemment, sous prétexte de préserver les techniques d'investigations de la SDAT, les policiers se permettent de répondre par le plus grand flou aux questions du Magistrat Instructeur.

Plus encore, il arrive même que les enquêteurs de la SDAT ne répondent tout simplement pas aux questions posées par le magistrat instructeur. A la question : « *Sachant que la pose du crochet, en pleine nuit, a pu avoir lieu avec l'utilisation d'une ou plusieurs lampes, expliquer pour quelles raisons la luminosité qui a dû en résulter n'est pas mentionnée au procès-verbal de surveillance* », ils n'apportent aucune réponse bien que son intitulé figure dans leurs propres procès-verbaux.

Le fonctionnaire de police se contente d'éluder la question en répondant à une toute autre.

Or, ce point a toute son importance quand on connaît la topographie du site de DHUISY, maintes fois évoquée au cours de ce dossier et que l'on prend en considération les allégations maintes fois réitérées depuis le début de l'instruction selon lesquelles une lampe frontale, dont l'emballage aurait été trouvé dans la poubelle de TRILPORT, aurait été utilisée pour poser le crochet.

Le Magistrat instructeur demande aussi, dans sa commission rogatoire, de « préciser chronologiquement les diverses personnes s'étant rendues sur les lieux, leurs qualités, les motifs de leur présence à

l'endroit où elles ont circulé » à DHUISY « dès le départ du véhicule faisant l'objet de la surveillance à 4h20 ».

Or, les enquêteurs ne donnent des éléments de réponses, encore que vagues, que pour l'horaire postérieur à 5h00 du matin.

Au vu de ce qui vient d'être développé, il n'existe plus de doutes sur le fait que le procès-verbal D104 n'est pas authentique mais qu'il correspond à une falsification.

VI/ L'improbable arrêt au pied du pont de la Marne à 4h45

Selon le procès-verbal D104 :

« a QUATRE HEURES QUARANTE CINQ minutes, le véhicule s'arrêta au pied du pont de la Marne sur la commune de TRILPORT, puis après quelques minutes repartit en direction de PARIS »

Dans le cadre de son soit-transmis en date du 5 novembre 2009, le Magistrat Instructeur avait sollicité des services de police qu'ils effectuent des recherches sous-marines à l'aplomb du Pont de la Marne où les policiers sont censés avoir vu le véhicule de Monsieur Julien C. s'y stationner.

Le 15 février 2010, soit plus de 18 mois après les faits, des plongeurs initiaient des recherches sous-marines.

N'arrivant pas à se plaquer sur le sol tellement le courant était fort, ils remontaient rapidement après avoir fait de vaines recherches (D1666).

La Brigade fluviale dressait le rapport suivant :

« Ce jour, à 7H30, conformément aux instructions du chef de poste (bon de Commande n°2010/508) au moyen du TC 308 attelé fun pneumatique et accompagné du Sous/Brigadier G. je me suis rendu sur la commune de TRILPORT (77) pour le motif cité en objet.

Sur place, à 9H00, en contrebas du pont - le la N3 (point GPS 48,95749°N 2,94515°U) j'ai pris contact avec le Capitaine de Lieutenant de Police LAMBERT Arnaud de la DCPJ/SDAT qui m'a indiqué rechercher un objet métallique de forme courbée aux extrémités et pesant 1.044 Kg et des tubes PVC de 1 mètre environ pouvant se trouver dans la Marne sous le pont de la nationale 3 ou dans une zone en amont ou en aval de celui-ci.

En accord avec le Capitaine L. et au vue" des conditions de crue une zone de recherche a été définie an aval du pont sur 10 mètres et 5 mètres vers le milieu du chenal (voir plan).

*Je me suis immergé de 1 0H à 11H. La recherche s'est avérée négative,
Le fond est très accidenté, profond (7-8 mètres) et il y a de nombreux débris qui jonchent le sol.*

Les recherches n'ont pas été continuées dans l'après-midi. car les conditions de crue (plus de 50m³/S au lieu de 50m³/S en tant normal) n'ont pas permis d'effectuer une recherche ; efficace »

Il ressort de ce rapport, qu'alors que le Magistrat Instructeur avait demandé que des recherches soient effectuées en ces termes :

« Faire vérifier par recherche sous-marine à l'aplomb de cet arrêt-ainsi que 30 m en amont et 30 mètres en aval de ce point- si des objets quelconques, qui pourraient être en relation avec les mis en examen et les faits reprochés, s'y trouvent, le cas échéant le saisir et les placer sous scellés. » (D1621) »

le capitaine L. demande aux plongeurs de chercher :

« un objet métal que de forme courbée aux extrémités et pesant 1.044 Kg et des tubes PVC de 1 mètre environ pouvant se trouver dans la Marne sous le pont de la nationale 3 ou dans une zone en amont ou en aval de celui-ci ».

Le 24 mars 2010, les plongeurs remontaient à la surface plusieurs tubes de PVC pour certains posés à même le sol d'une longueur de 1m40 à 2m10 (D1670).

Ces tubes étaient confiés à un expert pour que soit relevées d'éventuelles traces ADN, en vain (D1682).

Les services de police focalisaient leur attention sur deux tubes objets des scellés MAR/QUATRE et MAR/CINQ et initiaient des recherches quant à l'origine de ces tubes auprès du distributeur JARDIBRIC (D1900).

Monsieur Antoine de B. , attaché de direction au sein de cette société était entendu et précisait que ce type de tube était commercialisé à plus de 10.000 exemplaire (D1899/5).

Souhaitant manifestement voir ces tubes comme des objets ayant permis au saboteur de poser le fer à béton et qu'un lien puisse être établi avec Monsieur Julien C. , les services de police décidaient d'entreprendre des recherches dans les enseignes BRICORAMA afin de déterminer si des ventes de tubes avaient été réalisées le 7 novembre 2008 à des heures où le véhicule MERCEDES aurait échapper à leur vigilance des services de police.

Le magasin BRICORAMA de CHATILLON faisait état d'une vente de tubes et d'articles en promotion à 14h20 le 7 novembre 2008.

Les services de police insinuaient ainsi que Monsieur Julien C. aurait acheté ces tubes le 7

novembre

2008 avant de s'en servir pour poser le fer à béton puis les aurait jeté lors de son arrêt au pied du pont de la Marne de « quelques minutes ».

Cette construction intellectuelle créée par les services de police s'oppose cependant aux constatations du procès-verbal D104 puisque ce dernier précise que le véhicule s'est arrêté mais n'indique aucunement que des individus auraient sortis de la voiture des objets et les auraient jeté dans la Marne.

Il est ainsi particulièrement étrange de constater que les services de police ont suivi Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. pendant deux jours entiers et que pour autant, dès qu'il se passait quelque chose d'essentiel ils n'en étaient pas témoin :

- Lors de l'achat du matériel ;
- Lors de l'usage du matériel ;
- Lors du jet du matériel.

VII/ La possibilité évoquée de la présence d'une balise GPS placée sous le véhicule MERCEDES de Monsieur J.C.

Dans le cadre d'un article de presse paru le 20 février 2011 sur le site internet du *Nouvel obs*, Monsieur Olivier TOSCER et Madame Isabelle MONNIN écrivaient :

« Les policiers qui filaient le militant autonome depuis qu'il avait quitté la résidence de ces parents en fin de matinée, ont en effet perdu sa trace à hauteur de la porte de Chatillon vers midi. "Il était suivi à bonne distance grâce à une balise GPS placée sur sa vieille Mercedes, révèle une source proche de l'enquête. A midi, le signal a disparu comme cela arrive quand la cible entre dans un parking souterrain. Et justement, le Bricorama de Châtillon en possède un pour ses clients". A 14h50, la balise avait recommencé à émettre. Et les hommes de la SDAT avaient pu alors reprendre leur filature. » (Pièce n°3)

Il en résulte qu'une balise aurait été posée sur le véhicule MERCEDES, elle l'aurait été en violation des dispositions du Code de procédure pénale.

Si cette information s'avérait vérifiée, elle pourrait démontrer l'absence d'authenticité du procès-verbal D104, les services de police ne pouvant raisonnablement déclarer procéder à des

constatations visuelles alors qu'ils ne faisaient que suivre une balise.

Cette hypothèse permettrait quoiqu'il en soit d'expliquer les nombreuses incohérences et contradictions résultant du procès-verbal D104.

b/ Le caractère préjudiciel de la falsification

L'élément préjudiciel a été précisé par la Chambre criminelle dans un arrêt du 15 juin 1962 où il est affirmé qu'il n'y a faux punissable qu'autant que la pièce contrefaite ou altérée est susceptible d'occasionner à autrui un préjudice actuel ou éventuel (Bull Crim, n°222, D.1962.505).

Cela-dit, il apparaît qu'en matière de faux en écriture publique, le préjudice est systématiquement caractérisé en raison de la nature du support (écrit public) et de sa valeur probatoire, l'atteinte à la confiance de l'Etat, intérêt protégé par la répression des faux, étant alors réalisée..

Cette analyse ressort d'un arrêt du 24 mai 2000 (n°99-81706) par lequel la Chambre criminelle a posé que « *le préjudice auquel peut donner lieu un faux dans un acte authentique résulte nécessairement de l'atteinte portée à la foi publique et à l'ordre social par une falsification de cette nature* ».

Les effets de cet arrêt relatif aux actes authentiques est transposable aux écritures publiques.

En tout état de cause, la caractérisation du préjudice des plaignants ne pose guère de difficulté puisque, comme il a été évoqué à plusieurs reprises, ce procès-verbal constitue la pierre angulaire de l'accusation, le seul élément attestant de la présence de Monsieur J.C. et de Madame Y.L. sur les lieux des faits.

c/Le caractère intentionnel de la falsification

L'article 441-1 du Code pénal vise l'altération frauduleuse de la vérité, ce qui implique que l'auteur des faits l'ait accomplie intentionnellement.

L'élément moral est la volonté de réaliser la falsification tout en ayant conscience d'accomplir une

altération de la vérité de nature à causer un préjudice. (Crim, 15 juin 1962 ; Bull Crim, n°222, D.1962.505).

En l'espèce, les services de la SDAT, rédacteurs du procès-verbal D104 ne peuvent invoquer avec vraisemblance leur ignorance des faits qu'ils ont pour mission de constater.

B/L'infraction d'usage de faux en écriture publique

L'usage de faux est prévu et réprimé par les articles 441-1 et suivants du Code pénal mais constitue pour autant une infraction distincte du faux.

L'article 441-4 alinéa 2 et 3 du Code pénal réprime l'usage de faux des mêmes peines que le faux commis dans une écriture publique c'est-à-dire : 10 ans d'emprisonnement et 150.000 € d'amende.

Les peines sont portées à 15 ans de réclusion criminelle et à 225.000 € d'amende quand le faux ou l'usage de faux est commis par une personne dépositaire de l'autorité publique ou chargée d'une mission de service public agissant dans l'exercice de ses fonctions ou de sa mission.

L'usage de faux ne saurait se concevoir sans un faux préalable (1), cette infraction impliquant la réalisation de l'infraction de faux (2) ainsi qu'un élément intentionnel (3).

1/La condition préalable : l'existence d'un faux

L'acte d'usage de faux nécessite la réalisation d'un faux au préalable lequel doit bien évidemment remplir toutes les conditions relatives aux faux lui-même.

Pour que l'usage de faux soit réprimé il faut que soit caractérisé un faux punissable quand bien même l'auteur du document falsifié resterait inconnu.

Ce n'est qu'une fois que l'existence du faux punissable est relevé que l'acte d'usage de ce faux

peut alors être recherché.

En l'espèce, il a été démontré que le procès-verbal D104 était un faux, en conséquence la condition préalable de l'infraction d'usage de faux est remplie.

2/L'acte d'usage de faux

Il n'existe pas de définition légale de l'acte d'usage de faux, cependant la jurisprudence considère de manière constante qu' : « *il suffit, pour constituer l'usage de faux, que le détenteur de cette pièce l'ait utilisée par un acte quelconque en vue du résultat final qu'elle était destinée à produire* » Cass. Crim. 15 juin 1939 (Bull Crim n°130)

Cet acte d'usage est notamment caractérisé par la production en justice de l'écrit ou du support falsifié. (Cass. Crim 25 janvier 1961, Bull. crim , n°46).

Par une décision en date du 16 février 1977 (n° 75-90803), la Chambre criminelle de la Cour de cassation a précisé concernant la production en justice d'écrits :

« *Qu'en effet est constitutive d'un usage de faux, la production en justice d'un document contrefait de nature à avoir une valeur probatoire et à entraîner des effets juridiques* »

En l'espèce, l'acte d'usage est démontré puisque les services de police ont dressé ce procès-verbal dans le cadre de leurs missions avec bien évidemment vocation à ce que celui-ci ait une valeur probatoire.

L'acte d'usage est donc démontré.

3/ L'élément moral de l'usage de faux

L'article 441-1 du code pénal ne définit pas l'élément moral de l'usage de faux.

L'intention se caractérisera donc selon la jurisprudence et la doctrine par la volonté d'user de la pièce fausse tout en ayant conscience de sa fausseté.

En l'espèce, l'intention frauduleuse est bien évidemment établie lorsque l'auteur de l'usage de faux est aussi l'auteur de la falsification.

Ces agissements caractérisent donc les crimes de faux et usage de faux en écriture publique prévus et réprimés par les articles 441-1 du Code pénal.

En conséquence, Monsieur Julien C. et Madame Yildune L. déposent plainte contre X des chefs sus-énoncés.

Les requérants se constituent partie civile entre vos mains et offrent de consigner toute somme qu'il vous plaira de fixer et qui soit bien entendu proportionnelle à leurs revenus (Pièce n°1).

Paris, le 21 février 2011

Monsieur Julien C.

Madame Yildune L.