

Centre Européen de recherches sur le Risque,
le Droit des Accidents Collectifs et des Catastrophes



UNIVERSITE DE HAUTE-ALSACE

Rapport adressé à la Mission de Recherche « *Droit et Justice* »

Convention n° 212.01.18.17

LA JUDICIARISATION DES GRANDES CATASTROPHES

***Approche comparée du recours à la justice pour la
gestion des grandes catastrophes (de types accidents
aériens ou ferroviaires)***

Janvier 2014

Equipe :

Centre Européen de recherche sur le Risque, le Droit des Accidents Collectifs et des Catastrophes (CERDACC) EA 3992

Université de HAUTE-ALSACE

34 rue du Grillenbreit, BP 50568 - 68008 COLMAR Cedex

Tel. : + 33 (0)3 89 20 61 84 Fax : + 33(0)3 89 20 29 19

Site internet : <http://www.cerdacc.uha.fr> e-mail : cerdacc@uha.fr

DIRECTION SCIENTIFIQUE DU PROJET :

Marie-France STEINLE-FEUERBACH

Professeur des Universités, section 01 CNU

Directeur honoraire du CERDACC

Caroline LACROIX

Maître de conférences, section 01 CNU

Membre du CERDACC

Ont participé à la recherche :

Hervé ARBOUSSET, Maître de conférences HDR en droit public, Université de HAUTE-ALSACE, Codirecteur du CERDACC

Carole DAMIANI, Docteur en psychologie clinique, membre associé au CERDACC

Eric DESFOUGERES, Maître de conférences en droit privé, Université de HAUTE-ALSACE, membre du CERDACC

Anne GUEGAN-LECUYER, Maître de conférences HDR en droit privé à l'Ecole de Droit de la SORBONNE, Université Paris I PANTHEON-SORBONNE, Directrice adjointe du Centre de Recherche en Droit Privé de l'I.R.J.S. André TUNC

Claude LIENHARD, Professeur des Universités en droit privé, Directeur du CERDACC

Muriel RAMBOUR, Maître de conférences en droit public, Université de HAUTE-ALSACE, membre du CERDACC

Remerciements

- Aux chefs des juridictions et à leurs personnels qui ont accepté de nous recevoir et qui ont accueilli chaleureusement les membres de l'équipe :

. Jean-Luc GADAUD, ancien Procureur de la République à BERGERAC, détaché à compter du 1er mai 2013 auprès du Ministère de la défense (Chargé de mission auprès du chef de la division des affaires pénales militaires),

. Jean-François MAILHES, ancien Procureur de la République de THIONVILLE, Procureur de la République à PERIGUEUX,

. Paul MICHEL, Procureur Général près la cour d'appel de GRENOBLE,

. Olivier ROTHÉ, Procureur Général honoraire, ancien Procureur Général près la cour d'appel de CHAMBERY et Eva BRUNEL, Greffier en chef,

. Jean-François THONY, Procureur Général près la cour d'appel de COLMAR

- À Monsieur Bernard DUBUISSON, Professeur ordinaire à la Faculté de droit et de criminologie, Vice-Recteur du secteur des sciences humaines, Université catholique de Louvain

- À Monsieur Nicolas ESTIENNE, Avocat au Barreau de Bruxelles, Assistant à l'Université Catholique de Louvain

- Aux avocats qui ont accepté de partager leurs expériences en matière de procès de catastrophes en France ou à l'étranger :

. Maître Carlos VILLACORTA ; Maître Daniel SOULEZ LARIVIERE, Maître

ROSENTHAL, Maître Stella BISSEUIL, au cabinet FRITSCH & GROZINGER

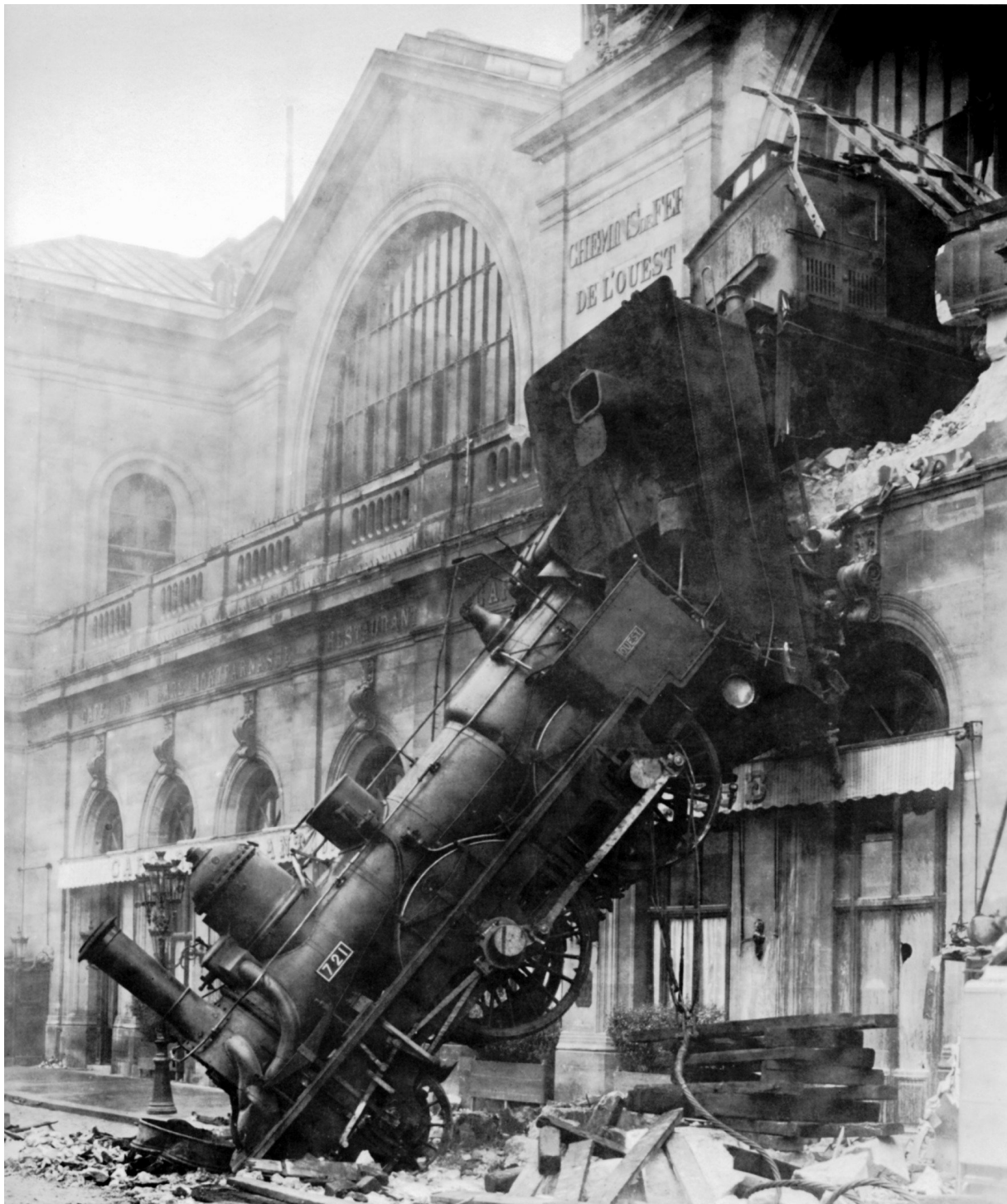
- À tous ceux qui nous ont apportés leur aide et leur soutien à la réalisation de ce projet :

. Dont Florent DUPLOUY pour ses compétences en droit Allemand, Annaïs HAYWARD en droit britannique.

Table des abréviations utilisées

AJDA	Actualité juridique - Droit administratif (Revue)
AJ pénal	Actualité juridique- Droit pénal (Revue)
Art.	Article
Ass. nat.	Assemblée nationale
BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
Biblio	Bibliographie
BO.	Bulletin Officiel
Bull.	Bulletin de la Cour de cassation
Bull. crim.	Bulletin de la Chambre criminelle de la Cour de Cassation
C.	Contre
C. C.	Code civil
C. const.	Conseil constitutionnel
CA	Cour d'appel
CE	Conseil d'Etat
CEDH	Cour européenne des droits de l'homme
CESE	Comité économique et social européen
Chron.	Chronique
<i>Cit. in.</i>	Cité dans
Civ. (1, 2, 3)	Cour de cassation, 1 ^{ère} , 2 ^{ème} , 3 ^{ème} chambre civile
CNAV	Conseil National d'Aide aux Victimes
C.P.	Code pénal
C.P.C.	Code de procédure civile
C.P.P.	Code de procédure pénale
Crim.	Chambre criminelle de la Cour de cassation
Com.	Chambre commerciale de la Cour de cassation
Concl.	Conclusions
D.	Recueil Dalloz
Doct.	Doctrines
Dr. Adm.	Droit administratif (Revue)
Ed.	Edition
EDCE.	Etudes et Documents du Conseil d'Etat
Fasc.	Fascicule
FENVAC	Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs
Gaz. Pal.	Gazette du Palais
<i>ibid.</i>	<i>ibidem</i>
INAVEM	Institut National d'Aide aux Victimes et de Médiation
I.R.	Informations rapides
JAC	Journal des Accidents et des Catastrophes
JDI	Journal du droit international
JCP	Juris-Classeur Périodique, sauf précision, il s'agit de l'édition générale (Revue)
JO	Journal Officiel de la République française
JOCE	Journal Officiel des Communautés européennes
JOUE	Journal Officiel de l'Union européenne
Jur.	Jurisprudence

L.	Loi
La Doc. fr.	La Documentation française
LGDJ	Librairie générale de droit et de jurisprudence
LPA	Les Petites Affiches (Revue)
<i>Loc. cit.</i>	<i>Locus citatum</i>
Min.	Ministre
Obs.	Observations
<i>Op. cit.</i>	<i>Opus citatum</i>
Ord.	Ordonnance
p.	Page
Par.	Paragraphe
PUF	Presses universitaires de France
R.A.	Revue administrative
R.D.P.	Revue du droit public et de la science politique, en France et à l'étranger
Rec.	Recueil des décisions du Conseil d'Etat statuant au contentieux et du Tribunal des conflits, des arrêts des cours administratives d'appel et des jugements des tribunaux administratifs.
Req.	Requête
Resp. civ. et assur.	Responsabilité civile et assurance (Revue)
Rev. franç. Socio.	Revue française de sociologie
Rev. sc. crim.	Revue de science criminelle et de droit pénal comparé
Rev. trim. dr. h.	Revue trimestrielle des droits de l'homme
R.F.D.A.	Revue française de droit administratif
Riseo	Risques, études et observations
R.J.E.	Revue juridique de l'environnement
R.R.J.	Revue de la recherche juridique, droit prospectif.
RTD civ.	Revue trimestrielle de droit civil
Soc.	Chambre sociale de la Cour de cassation
Somm.	Sommaires
Spéc.	Spécialement
s.	Suivantes
T.	Tome
TA	Tribunal administratif
TI	Tribunal d'instance
T.G.I.	Tribunal de grande instance
Trib. corr.	Tribunal correctionnel
V.	Voir
Vol.	Volume



Accident de la *Gare de l'Ouest* le 22 octobre 1895

Le conducteur a été condamné à deux mois d'emprisonnement et 50 francs d'amende, et le chef de train à 25 francs d'amende.

« Quand on est un grand Etat ou une grande Nation, il faut pouvoir faire face aux catastrophes avec calme et sérénité ».

PERICLES¹

« Les réactions répressives refluent dans des domaines autrefois délaissés. Que cent personnes périssent dans un incendie, qu'un barrage s'effondre (...) et l'on exigera avec véhémence que justice soit faite sévèrement. La promotion criminologique de l'imprudence et de la négligence est l'une des grandes nouveautés de notre époque ».

R. MERLE ET A. VITU²

Si la probabilité de survenance des accidents aériens, maritimes ou ferroviaires est bien moindre³ que celle ayant trait à des accidents survenant dans le cadre de déplacements individuels, l'impact émotionnel de tels événements collectifs est décuplé. En effet, **la survenance d'une grande catastrophe engendre une altération des systèmes sociaux, le développement d'une tension au sein du corps social et l'apparition de réactions plus ou moins excessives des gouvernants et plus généralement des politiques.**

Toutes les catégories de catastrophes ne seront pas l'objet de cette étude, l'appel à projet restreignant la notion aux accidents de transports collectifs (aériens, ferroviaire). Cependant, il semble opportun d'y adjoindre à titre comparatif les destructions d'infrastructures d'aménagement ouvertes au public (le stade de Furiani⁴, les thermes de Barbotan⁵) ainsi que les catastrophes industrielles. Il s'agira, en définitive, de concentrer l'étude sur la catastrophe accidentelle comprise comme *«un fait unique qui s'accomplit en un temps bref et en un lieu*

¹ Lettre adressée aux Athéniens juste après une catastrophe durant la guerre du Péloponnèse.

² Traité de droit criminel, tome 1, problèmes généraux de la science criminelle, Droit pénal général, Cujas, 7^{ème} éd., 1997, p. 26.

³ Un rapport publié par Eurostat montre que le nombre de morts d'accidents de transport est largement plus faible dans le rail, la mer et les accidents de transport aérien par contraste avec les accidents de la route. Ainsi, ces derniers représentent 97 % des décès en 2006. Rapport disponible à l'adresse <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, Panorama of transport, éd. 2009 p. 137 et s.

⁴ Effondrement d'une tribune lors d'un match de football à Bastia, le 5 mai 1992.

⁵ Incendie des thermes, le 27 juin 1991.

déterminé »⁶. En revanche, seront exclus de l'étude, les catastrophes naturelles, les sinistres sériels ou les événements de types terroristes, non visés dans l'appel d'offre.

La catastrophe pose, en définitive, une question de justice sociale qui n'a pas manqué, ces dernières années, de conduire en France, à une multiplication des procès à forte résonance dans l'opinion publique et dans les médias. Ainsi, « *Catastrophe et médias sont indissolublement liés* »⁷. L'influence de ces derniers s'observe dans le traitement politique et judiciaire des catastrophes⁸. La survenance d'un tel événement provoque généralement l'intervention d'un représentant du pouvoir exécutif témoignant de la solidarité de la Nation à l'égard de ses membres éprouvés. Pareille pratique n'est pas récente. Selon P. ALLARD, la grande inondation de 1856 dans la région du bas Rhône marqua un tournant dans la gestion médiatique des catastrophes naturelles. En effet, Napoléon III inaugura une nouvelle manière de gérer les grandes crises en venant apporter sur place le soutien de l'Etat, sous l'œil, déjà, des journalistes locaux et nationaux⁹. La médiatisation des catastrophes se poursuit généralement dans le temps. Un regain d'intérêt médiatique a lieu au moment de la détermination judiciaire des responsabilités. Les tribunaux eux-mêmes y font parfois référence. Ainsi, dans le cadre du drame de la Calade, les juges ont relevé « *la notoriété de cet accident, la publicité qui a été faite à l'instance judiciaire et les débats et réflexions qu'il a suscités* »¹⁰.

La disparition de l'esprit de résignation, qui voit dans la catastrophe les stigmates de la fatalité, laisse place à l'idée d'une responsabilité humaine¹¹. L'activité humaine, au sens large, est perçue, à un titre ou à un autre, comme la cause, primaire ou non, de la catastrophe : pour l'avoir déclenchée, pour ne pas l'avoir prévue ou prévenue, ou encore pour ne pas avoir mis en place une sécurité suffisante en amont. Il y a alors une recherche des

⁶ M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Le droit des catastrophes et la règle des trois unités de temps, de lieu et d'action », LPA 28 juillet 1995, n° 90, p. 9

⁷ H. Denis, *Gérer les catastrophes. L'incertitude à apprivoiser*. Coll. Intervenir, éd. Les presses de l'université de Montréal, 1993. Sur la relation catastrophes-médias, voir : M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Le droit des catastrophes et la règle des trois unités de temps, de lieu et d'action », *ibid.*

⁸ W. Laurent, *Le traitement médiatique de la catastrophe*, thèse UHA, 15 décembre 2011.

⁹ « La presse et les inondations dans la région du bas Rhône en 1840 et 1856 » - in *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, sous la direction de R. Favier et A.-M. Granet-Abisset, Grenoble, CNRS-MSH-Alpes, janvier 2005.

¹⁰ TGI Aix en Provence, 17 décembre 1998, Drame de La Calade, inédit, doc. CERDACC.

¹¹ M.-A. Descamp, « Catastrophe et responsabilité », *Rev. franç. sociol.*, XIII, 1972, 376-391. Aristote dans *L'Ethique à Nicomaque* ne pose pas la question de savoir à quelles conditions on doit réparer un dommage, mais à quelle condition on est digne d'être blâmé, la catastrophe est ainsi vécue en termes de fléau ou de punition. *Ethique à Nicomaque* III, 1, trad. Voilquin, Granier, Paris, 1950, p.93 et s.

responsabilités civile et/ou administrative et/ou pénale après la catastrophe. Ce pouvoir de réparation de la justice est, à l'heure actuelle, principalement concrétisé par le procès pénal. **Les catastrophes donnent ainsi lieu à un processus de dramatisation des responsabilités. Le juge pénal est perçu comme « le seul interlocuteur identifié comme impartial »¹², notamment lorsque pointe le sentiment d'un « étouffement des responsabilités »¹³.**

Le choix de la voie pénale relève, d'abord, de l'initiative du parquet dans les minutes qui suivent l'occurrence de l'événement. Il existe un préacquis du système juridique dans lequel se moulent les victimes. La préférence des victimes pour cette voie tient également à l'importance des ressources procédurales offertes par la justice pénale, qu'il s'agisse des moyens judiciaires, humains ou matériels et aux droits offerts aux parties civiles au travers, par exemple, de l'information délivrée ou de la prééminence du principe du contradictoire. A cet égard, la loi du 5 mars 2007 tendant à renforcer l'équilibre de la procédure pénale¹⁴ a apporté une réponse à la question fondamentale, en matière d'expertise pénale, de l'absence de contradictoire dans la phase d'instruction. Même si des améliorations avaient été apportées récemment par les lois du 15 juin 2000¹⁵ et du 9 mars 2004¹⁶. La loi nouvelle permet aux parties de discuter le choix de l'expert, la nature des questions qui lui sont posées, mais aussi de présenter des observations sur un rapport provisoire.

Remises en cause et contestations du phénomène de pénalisation- Le processus de pénalisation des grandes catastrophes n'est pas sans soulever des interrogations voire des oppositions. Ainsi, un auteur remarque-t-il que « *parquets et victimes partagent le réflexe d'aller vers la voie pénale en se précipitant dans une qualification pénale absolument incertaine et hypothétique de données ignorées. L'éventualité délictuelle et le soupçon criminel suffisent à mettre en mouvement pénal* »¹⁷. Un tel réflexe serait, selon lui, particulièrement prégnant lors de la survenance d'un événement aux causes incertaines tels

¹² D. Salas, « L'éthique politique à l'épreuve du droit pénal », Rev. sc. crim. 2000, p 163.

¹³ J.F. Burgelin, procureur général près la Cour de cassation, lors de ses conclusions à propos de l'affaire du sang contaminé, avait mis en évidence que « *la pénalisation devient un moyen de la démocratie lorsque la responsabilité professionnelle, sociale ou politique n'est plus sanctionnée d'une autre manière ou que, plus simplement, toute explication claire et sincère est refusée* », cité par : J. Herman, « Le juge pénal, juge ordinaire de l'administration ? », D. 1998, chron., p.195.

¹⁴ Loi n° 2007-291 du 5 mars 2007, JO du 6 mars 2007.

¹⁵ Loi n° 2000-516 du 15 juin 2000, JO du 16 juin 2000.

¹⁶ Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, JO du 10 mars 2004, D. 2004, lég. p.737.

¹⁷ F. Sarda, « Pour un juge d'instruction civil », in *Une certaine idée du droit, Mélanges offerts à A. Decocq*, Litec 2004, p.546.

qu'un naufrage, une explosion ou un accident aérien. Dans « *leur charge générale de veiller à l'ordre public, ils [les membres du parquet] agissent avec un empressement qui veut fréquemment devancer le trop facile grief de passivité tapageusement avancé dès l'apparence d'une inaction assimilée à l'indifférence (...) et font ouvrir des informations en présupposant pour ne pas dire en imaginant un possible délit* »¹⁸.

Face à la mise en avant du caractère non pertinent du traitement pénal de ces événements complexes, les arguments ne manquent pas, à la fois pour justifier le recul du pénal et pour proposer d'autres pistes de gestion des accidents collectifs et/ou de « punitions » moins outrageantes que la sanction pénale. Certains militent pour une immunité pénale sectorielle ou encore pour une présomption renforcée d'innocence dans les domaines de haute technicité. Il est aussi avancé que la crainte du juge pénal oblige à un respect trop strict des procédures, limitant ainsi l'innovation et nuisant *in fine* à la sécurité. La judiciarisation pénale des accidents collectifs serait enfin une spécialité française. Elle ne serait, en réalité, que l'une des expressions d'un mouvement général de pénalisation, lui-même parfois décrit comme « *une exception française* »¹⁹.

Ce mouvement de contestation est particulièrement marqué dans l'aviation civile. En 2006, la *Flight Safety Foundation (FSF)*, la *Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)*, la *Royal Aeronautical Society* en Angleterre (RAeS) et l'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace (ANAE) en France, adoptaient une Résolution relative à la pénalisation des accidents d'aviation dans laquelle les organisations signataires exposaient qu'elles « (...) *Sont convaincues que des enquêtes judiciaires et des poursuites pénales dans le cadre d'accidents d'aviation peuvent nuire à l'efficacité d'une enquête sur les circonstances d'un accident, et empêcher d'en déterminer les causes probables de manière opportune et précise, et d'en tirer des recommandations visant à éviter qu'il ne se reproduise* »²⁰. La pénalisation nuirait ainsi à la sécurité²¹.

Une telle approche a trouvé un écho favorable au sein du Comité économique et social européen (CESE). Dans un avis rendu à propos de la «*Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans*

¹⁸ *ibid.*

¹⁹ A. Garapon, in *La pénalisation nuit-elle à la démocratie ? Rencontres internationales du barreau de Paris*, LPA 1997, n°12, n° spécial, p. 9.

²⁰ Disponible sur le site de la FSF : www.flightsafety.org.

²¹ D. Soulez Larivière : « La pénalisation à l'encontre de la sécurité » ; « Les dangers de la pénalisation des accidents » (<http://www.soulezlariviere.com>), ex : S. Foreman : « Le réflexe pavlovien de la pénalisation ».

l'aviation civile»²², cette instance « *souligne qu'il importe au plus haut point, dans l'intérêt de la sécurité aérienne, que le processus d'enquête sur les accidents soit véritablement indépendant, à l'abri de toute ingérence tant des parties concernées que du grand public, de la politique, des médias et des autorités judiciaires* »²³. Le CESE se félicite donc de l'adoption par les partenaires sociaux du secteur de l'aviation civile européenne de la «*Charte pour une culture juste*», le 31 mars 2009 (...).

Cette promotion d'une «*culture de la sécurité*» s'inscrirait dans l'opposition des philosophies de «*just culture* » ou culture juste dans le système pénal, à la «*blame culture* » ou culture répressive.

Selon, le CESE, « *l'objectif unique des enquêtes sur les accidents et les incidents doit être de prévenir ceux-ci, et non de chercher la faute et de désigner des coupables. (...) Il estime qu'il est essentiel de maintenir une séparation stricte entre le processus d'enquête sur les accidents et toute procédure judiciaire. Ne pas aller dans ce sens pourrait avoir des effets préjudiciables sur la collecte d'informations intéressant la sécurité et par conséquent entraîner un risque de détérioration de la sécurité aérienne dans l'UE. Le CESE insiste sur le fait que cette disposition n'aura pas d'incidence sur le droit des victimes à obtenir une compensation par des procédures indépendantes, distinctes des processus d'enquête sur les accidents* »²⁴. Une telle affirmation laisse à penser qu'en ce qui concerne les victimes, on répondrait à toutes leurs attentes parce qu'on leur a versé une compensation pécuniaire...

Cette approche tranche avec la position française. Ainsi, dans une Résolution sur la proposition de directive du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile (*n° E-126*) du 26 avril 1994, le Sénat avait invité le Gouvernement à proposer au Conseil de modifier ladite proposition au motif « *que son article 5, pouvant être interprété comme assurant la primauté de l'enquête technique, apparaît susceptible d'entraver l'action du juge pénal éventuellement saisi, alors qu'il est préférable de permettre à l'inverse dans ce domaine, dans le respect des dispositions nationales, la conservation des preuves par la voie judiciaire et une coopération étroite entre les personnes chargées de l'enquête judiciaire et celles en charge de l'enquête technique ; que cette coopération doit notamment permettre à ces dernières de mener à bien leur mission de*

²² Avis du Comité économique et social européen sur COM (2009) 611 final — 2009/0170 (COD), p. 62, JOUE Communications et informations, 21 janvier 2011, avis 2011/C 21/11.

²³ Souligné par les auteurs.

²⁴ Avis du CESE précité.

prévention »²⁵.

« just culture » et « blame culture ».- Philosophiquement, le recul de l'intervention judiciaire aboutirait à ce que « *la justice, et pour nous [en France], la justice pénale, n'est pas l'alpha et l'omega de la sécurité. Elle n'est pas en première ligne dans les enquêtes, mais passe après les organes chargé de la sécurité aérienne* »²⁶. D'aucun plaide pour remettre la justice pénale à son juste niveau. Elle devrait, certes, passer mais, pour ce faire, il faudrait attendre que l'enquête technique ait eu lieu (« *Je pense que l'on s'en sortira à partir du moment où l'on aura trouvé une autre scène que la scène pénale pour une phase explicative sur les sinistres. Mais on ne peut pas évacuer cette scène pénale parce qu'elle doit intervenir après l'explication, et que l'on ne pourra arriver à cela que si on parvient, comme on a déjà essayé de le faire avec la loi Fauchon, à restreindre à une gravité certaine l'assiette de l'infraction pénale* »²⁷).

La recherche de la vérité, de ce qui s'est réellement produit, est au cœur des missions de l'organe chargé des enquêtes de sécurité et des juridictions pénales. Dès lors, il peut paraître vain de vouloir opposer une culture juste (*just culture*) à une justice répressive (*blame culture*) car, pareille approche porte en elle une perception excessive de la justice pénale. En effet, militer en faveur d'une culture juste c'est pour beaucoup de tenants de celle-ci contester le poids de la justice répressive. Elle serait dangereuse car il y serait « *moins question de comprendre ce qui a pu arriver que de punir ceux qui ont commis une faute* »²⁸. Selon Simon Foreman, on assisterait à une pénalisation des accidents notamment d'avions puisque dès la survenance de ceux-ci, un juge d'instruction est nommé « *pour chercher le coupable* »²⁹. Dès lors, on part, selon l'auteur, du postulat qu'il y a un délit. Or, la justice pénale n'est pas mise en place pour informer les parents des victimes mais « *pour rechercher les coupables d'un crime ou d'un délit* ».

A cette démonstration, il est pourtant possible de répondre qu'**avant de découvrir un éventuel coupable, encore faut-il que, justement, la justice répressive ait été appelée à débiter son action... par des enquêtes menées sous l'autorité sinon du procureur de la**

²⁵ Résolution n° 110 (1993-1994) adoptée par le Sénat le 26 avril 1994.

²⁶ D. Soulez Larivière, « Accidents aériens : une révolution juridique », Les Echos, 15 septembre 2011, n°21017, p. 12.

²⁷ D. Soulez Larivière, « Connaître ou punir les erreurs ? », débats organisés par Les amis de l'Ecole de Paris, 19 octobre 2009.

²⁸ D. Soulez Larivière, « Des dangers de la pénalisation des accidents », préc.

²⁹ S.Foreman, « Le réflexe pavlovien de la pénalisation », préc.

République du moins d'un juge d'instruction désigné par ce dernier permettant alors de faire la lumière tant d'un point de vue circonstanciel que sur le plan technique et pratique. Selon les avocats Simon Foreman et Daniel Soulez Larivière, la justice pénale française, depuis quelques années, aurait été l'objet d'une évolution, voulue par les politiques subissant la pression des médias attendant une réaction de leur part immédiatement après la survenance de la catastrophe ou de l'accident, consistant à rechercher, parce qu'il y a des victimes, coûte que coûte des coupables. Ils dénoncent une pénalisation des accidents aériens, s'appuyant notamment sur le crash du Mont Saint-Odile où il y a eu 16 ans d'enquête pénale et des procès où aucun responsable n'a été désigné alors que l'enquête administrative fut bouclée en 2 ans³⁰. Pendant plus de 15 ans, soulignent-ils, les victimes ont attendu alors que des mis en examen ont souffert. *« C'est du malheur de tous dont il s'agit de parler ici, des victimes et des prévenus, même s'il est de nature différente, mais avec autant de respect et autant d'attention. »*.

Certains avocats, alors de recommander, dans les situations *post* catastrophes ou d'accidents notamment aériens de laisser la priorité à l'enquête qui mènera le retour d'expérience afin de découvrir ce qui s'est passé réellement permettant de faire une sorte d'état des lieux et de faire adopter les mesures et les comportements de nature à prévenir de nouvelles catastrophes sinon de nouveaux accidents³¹. *« Au fil de sa progression, s'il apparaissait des suspicions d'infractions pénales, ou des preuves à préserver, la justice, seconde scène, pourrait être saisie, mais désormais sans confusion quant à ses objectifs »*.

Au-delà, la culture juste s'inscrirait dans le souci de laisser aux acteurs une marge de manœuvre suffisante leur permettant justement de faire part de leurs erreurs au cours des enquêtes de sécurité sans risquer d'être systématiquement poursuivi au pénal. Or, la pénalisation des catastrophes notamment aériennes, auxquelles nous serions confrontées, amèneraient justement à l'effet inverse : les acteurs craignant d'être poursuivis pénalement préféreraient se taire. Cela provoquerait ainsi un blocage du retour d'expérience. Mais justement, comme l'enquête *post* catastrophe ou accident est déconnectée, fort logiquement, de l'enquête pénale, l'argument semble tenu d'autant que dans cette situation, l'enquête de sécurité étant à un moment ou un autre publiée, rien n'empêcherait alors les magistrats instructeurs d'y avoir accès et éventuellement d'entendre et peut-être de mettre en examen l'auteur. Il n'est, dès lors, pas certain que la culture juste consistant notamment à dissocier le

³⁰ D. Soulez Larivière, S. Foreman, « Comprendre ou juger ? », Le Monde, 4 juillet 2008.

³¹ D. Soulez Larivière, « De la victimisation et de nombreuses autres causes », Pouvoirs, n°128, 2008, p. 27 et s.

temps de l'enquête de sécurité et celui de l'enquête pénale soit la panacée. Gardons-nous d'ailleurs de toute solution trop simpliste car, la réalité est déjà complexe d'autant que **le droit pénal tout auréolé d'une autorité particulière en raison de sa nature (punir au nom de la société, qui plus est éventuellement par des peines privatives de liberté) et de ses conséquences (peines privatives de liberté avec ou sans sursis) a une utilité qui ne peut pas passer après la réalisation de l'enquête de sécurité. Car, s'il permet contrairement à celle-ci de rechercher les coupables et de les condamner (qui est le responsable ?), il assure aussi, comme celle-ci, la découverte de la vérité ayant abouti à telle ou telle sentence (quelle(s) information(s) ont permis une condamnation ou une relaxe ?).**

Quelle doit être, alors, la place de la justice répressive particulièrement en cas de grandes catastrophes et plus précisément lorsqu'elles concernent les accidents ferroviaires ou aériens ? Faut-il qu'elle joue le premier rôle (d'ailleurs, joue-t-elle le rôle premier?) *ratione materiae* ou *temporis* ou bien est-il préférable qu'elle intervienne seulement après les organismes chargés d'assurer la sécurité des transports par train ou par aéronefs?

Répondre à une telle question suppose de revenir préalablement sur ce que l'on entend par « *tendance à la judiciarisation pénale* » et notamment sur la notion de judiciarisation et les concepts approchants. La démarche permet d'éclairer le champ que les auteurs ont voulu donner à l'étude.

Judiciarisation, juridicisation, juridictionnalisation et pénalisation.- Le terme de judiciarisation, apparu dans les discours politiques depuis les années 90, « *servait à l'époque à dénoncer une intrusion illégitime des magistrats dans les questions politiques (essentiellement dans les scandales politico-financiers)* » ; « *De façon plus générale, il correspond au processus au cours duquel le juge traite des problèmes sociaux et politiques que le droit ne saisissait pas avant* »³².

La judiciarisation peut ainsi se comprendre, dans un premier temps, comme l'intervention croissante du juge dans le contrôle de la régularité des actes de certaines entreprises (élus, administrateurs, chefs d'entreprise, etc...) ³³.

Mais, dans un second temps, la notion de judiciarisation renvoie à la propension à

³² A.M. Ho Dinh, « Le vide juridique et le besoin de loi- Pour un recours à l'hypothèse du non droit », in *L'année sociologique*, vol. 57/2007, Autour du droit : la sociologie de Jean Carbonnier, PUF, 2007, p. 419 et s.

³³ Dictionnaire Larousse.

privilégier le recours aux tribunaux pour trancher des litiges qui pourraient l'être par d'autres voies³⁴. Dans cette perspective, les modes alternatifs de règlement des conflits (règlements amiables, conciliation ou médiation) sont une solution possible de la déjudiciarisation³⁵. Cette approche qui consiste à se soustraire à l'office du juge est aussi désignée sous le vocable de *déjuridictionnalisation*.

La notion de « *judiciarisation pénale* »³⁶ renvoie, plus spécifiquement, au terme de « pénalisation »³⁷, entendu, d'abord, comme le recours à la justice pénale, que celle-ci soit le fait du ministère public ou sur l'initiative des victimes ou des associations. Le terme pénalisation peut, également, être entendu comme exprimant « *le renforcement de la répression pénale* »³⁸, soulignant soit la propension à mettre en cause des catégories particulières de citoyens semblants être protégés auparavant (élus locaux ou chefs d'entreprises) ou à appliquer le droit pénal à des activités jusque-là épargnées soit l'évocation de l'inflation et le durcissement de la législation pénale. La notion de pénalisation est alors souvent utilisée de manière péjorative et assortie de qualificatif renforçant cette idée, telle que celle de « pénalisation outrancière »³⁹.

La question de l'évitement de la justice pénale trouve ses origines dans la doctrine criminologique anglo-saxonne qui a développée la théorie de la stigmatisation ou de l'étiquetage (*labeling theory*)⁴⁰. Cette théorie repose sur le postulat que c'est l'institution judiciaire qui crée les délinquants. En ôtant la connaissance de certains comportements aux juridictions pénales, pour les confier à la compétence d'instances non pénales, on réduit le nombre de délinquants. A l'heure actuelle, « *la déjudiciarisation est devenue une notion très dynamique en doctrine et dans la pratique* » au point qu' « *il en résulte une dilatation de la définition de déjudiciarisation* »⁴¹. Elle s'entend d'un traitement d'un comportement par les voies non répressives comme d'un traitement alternatif par les autorités pénales (modes alternatifs aux poursuites, telles que la médiation pénale, composition pénale, transaction pénale...).

³⁴ Dictionnaire Larousse.

³⁵ Dictionnaire de la Justice (A. Jeammaud, V° Judiciarisation/Déjudiciarisation, in L. Cadet, PUF 2004)

³⁶ Expression retenue par l'appel d'offre de la Mission Droit & Justice.

³⁷ Sur la polysémie et l'étymologie du terme, v. O. Mouysset, *Contribution à l'étude de la pénalisation*, LGDJ, tome 43, 2008.

³⁸ O. Mouysset, préc., p. 30.

³⁹ R. Kessous, « Menaces pour les libertés », le Monde, 8-9 déc. 2002.

⁴⁰ J. Pinatel, *Criminologie*, v. Interactionnisme, p. 122, 1987. R. Gassin, *Criminologie*, 6^{ème} éd. 2007.

⁴¹ J. Pradel, *Droit pénal comparé*, Dalloz 2008, p. 764 et les nombreuses références citées.

L'idée de déjudiciarisation apparaît, à certains égards, séduisante et l'on ne peut que souscrire aux propos de la Commission de réforme du droit au Canada selon lesquels « *certaines infractions présentent un degré de gravité très restreint...Elles ne devraient pas par conséquent faire l'objet d'un procès pénal* »⁴². Cependant, **il ne faut pas perdre de vue que le procès pénal n'est pas un litige opposant deux parties privées et qu'entre en jeu, dans le cadre des catastrophes, la question du droit à la vie, l'ordre public de protection. Le risque d'étiollement de la norme pénale dans ce cadre entraîne un désengagement de l'Etat, une banalisation de la notion de faute or « la société a besoin de signaux forts qui ne peuvent provenir que de la justice pénale »**⁴³.

Dans le cadre de ce rapport, la judiciarisation pénale sera entendue à la fois dans le sens du recours au juge pénal et comme la sollicitation du droit. Le premier aspect renvoie au phénomène en vertu duquel l'appel au juge pénal est considéré comme « un recours nécessaire à la régulation des rapports humains »⁴⁴.

Le second aspect correspond plus exactement à la notion de *juridicisation*, laquelle désigne l'appel au droit⁴⁵ et est parfois perçue avec une connotation péjorative désignant une inflation normative. L'étude d'un tel processus permet de s'interroger sur l'existence, la place, voire l'utilité des normes juridiques et leur influence sur la judiciarisation.

La judiciarisation et la juridicisation constituent deux phénomènes distincts mais participant souvent d'une interrogation commune dans l'appréhension d'un fait, et plus particulièrement en matière de catastrophes. Si un lien peut unir ces processus, il faut se garder de croire que la juridicisation débouche nécessairement sur la judiciarisation. La première n'est pas toujours la condition suffisante de la seconde ; l'exemple français, marqué par ce double phénomène en matière de catastrophes, en constitue l'illustration. La création de règles spécifiques, essentiellement d'ordre processuel, n'a pas pour conséquence de développer le contentieux, mais bien davantage d'accompagner celui-ci et de l'inscrire ou de l'adapter dans un cadre collectif. Ainsi, si l'on s'en tient à l'exemple de l'introduction de l'article 2-15 du Code de procédure pénale permettant aux associations de victimes d'accidents collectifs de se constituer partie civile dans le procès pénal, de telles associations ne bénéficient de la possibilité d'exercer « *les droits reconnus à la partie civile, en ce qui concerne cet accident* »

⁴² *Notre droit pénal*, Ottawa, 1975.

⁴³ J. Pradel, préc. p. 766.

⁴⁴ J.-F. Burgelin, La judiciarisation de la médecine, *Le courrier de l'éthique médicale*, vol.3, 2003, p.28

⁴⁵ *ibid.*

que « *lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée* ». L'association agréée va bien avoir l'opportunité de participer à la recherche de la vérité, de la procédure d'instruction au jugement, mais sans pour autant pouvoir mettre en mouvement l'action publique. Il s'agit d'une constitution de partie civile incidente, qui lui permet seulement d'intervenir lorsque l'action publique a été engagée par le ministère public ou par une victime à titre individuel. Ce texte, identifié comme participant à l'émergence d'un droit des catastrophes⁴⁶, contribue au processus de juridicisation sans pour autant participer à la judiciarisation.

La première partie de l'étude aura pour but de dresser un état des lieux du phénomène de judiciarisation des grandes catastrophes tant en France qu'à l'étranger. Elle permettra d'appréhender et d'apprécier les enjeux du débat sur la judiciarisation pénale des accidents de transport collectif.

Au-delà de son étude comparative, la recherche menée sera utilement complétée par une approche pragmatique de la réalité française du recours à la justice pénale par une description des bénéfices, contraintes et conséquences de l'intervention judiciaire. **La deuxième partie** de l'étude a donc pour objectif d'analyser plus particulièrement la judiciarisation des grandes catastrophes en France. Elle permettra d'appréhender tant les enjeux auxquels la justice pénale est confrontée dans de telles hypothèses que le traitement judiciaire *in concreto*. L'analyse est complétée par une étude qualitative et sociologique visant à mieux cerner les contours et les enjeux de l'impact de la procédure judiciaire lors d'accidents collectifs de transport pour les victimes.

La troisième partie de l'étude laisse la parole libre sur la question de la judiciarisation des grandes catastrophes aux acteurs de ces dernières. Elle permet de confronter les différents points de vue et ainsi de compléter l'analyse.

Sur la base de l'ensemble des développements menés, **la quatrième et dernière partie** aborde les pistes de réflexions et les propositions relatives à la judiciarisation pénale des grandes catastrophes.

⁴⁶ C. Lienhard, « Pour un droit des catastrophes », D. 1995, p.91.

**Partie I : Etat des lieux : le phénomène de
« *judiciarisation pénale* » des grandes
catastrophes**

Il s'agit, en premier lieu, de découvrir si l'application aux grandes catastrophes de type accidents de transport collectif du droit pénal est une solution exclusivement française (Titre 1^{er}). Il conviendra, en second lieu, de s'interroger sur l'impact du droit européen sur la judiciarisation pénale des grandes catastrophes (Titre 2nd).

Titre 1. L'application du droit pénal aux grandes catastrophes de type accidents de transports collectifs : un phénomène typiquement français ?

Dans une perspective comparatiste, une double analyse doit être menée. A l'étude de la pratique française laquelle oscille entre déjudiciarisation civile et judiciarisation pénale (A), succédera l'examen des législations et des pratiques au sein des pays membres de l'Union européenne dans des hypothèses de grands accidents de transport ou industriels (B).

A. La réalité française : entre « déjudiciarisation civile » et judiciarisation « pénale »

En matière de catastrophes, la situation française est marquée par un double mouvement, d'une part, une déjudiciarisation « civile » (1), d'autre part, une juridicisation et une judiciarisation « pénale » (2).

L'intervention pénale fait, en France, partie intégrante de la réponse sociale en cas de catastrophe. D'ailleurs, l'absence ou le retard de cette réponse est très vite stigmatisée. Ainsi, à l'occasion du déraillement du Paris-Limoges à Brétigny, en juillet 2013, la presse relayait le fait que le parquet d'Evry n'avait toujours pas ouvert d'information judiciaire plus de 8 jours après le drame⁴⁷.

1. La déjudiciarisation « civile » des accidents collectifs

Le propre du recours à la responsabilité civile, que celle-ci soit fondée sur la faute ou sur le risque, est d'être un processus individuel. Or, par définition, l'évènement à connotation catastrophique se caractérise par un nombre élevé de victimes ayant subi des préjudices similaires causés par un fait générateur commun. Un système d'indemnisation des dommages de catastrophes fondé sur la responsabilité présente, dès lors, plusieurs défauts majeurs tenant à la fois à la longueur probable des procès, à leur issue incertaine et à d'éventuelles disparités d'indemnisation entre les victimes. Le travail préalable à l'indemnisation des victimes que constitue la recherche des responsabilités prend une dimension particulière en matière de catastrophes, pour lesquelles les causalités sont souvent enchevêtrées. Il peut ainsi apparaître choquant que les victimes attendent, pendant un temps parfois fort long, l'issue aléatoire d'un procès et la désignation de responsables. **En matière de catastrophes de transport collectif ou d'infrastructure, on a vu naître et se développer des voies différentes d'indemnisation, reposant sur des mécanismes de garanties collectives (assurance ou fonds d'indemnisation) et opérant *de facto* une déjudiciarisation.**

⁴⁷ « Brétigny : le parquet d'Evry accusé d'amateurisme », Le Figaro, 20 juillet 2013

Des dispositifs d'indemnisation *ad hoc* ont été imaginés à la suite de plusieurs accidents collectifs. Opérant une déconnexion entre responsabilité et indemnisation, des paiements accélérés par le biais de transactions collectives adaptées, une déjudiciarisation et plus exactement une déjuridictionnalisation a été mise en œuvre. Ces dispositifs, dont la plupart se sont révélés très efficaces, connaissent cependant des limites.

a) Une volonté de déjudiciarisation civile

Les catastrophes ont suscité une réflexion en matière d'indemnisation. **La démarche classique d'indemnisation s'ordonne, en principe, autour d'une triple question : qui indemnise, comment on indemnise et qu'est-ce que l'on indemnise ?** On remarquera que dans les situations de catastrophes, cette démarche traditionnelle est bouleversée. Classiquement, à la question « *qui indemnise ?* » correspond la détermination du ou des responsables. En cas de catastrophe, il existe une forte volonté de déconnecter *ab initio* la recherche des responsabilités et l'indemnisation.

Cette déconnexion peut être un choix concerté entre le ou les responsables potentiels et les assureurs. Elle peut résulter également du choix du législateur lorsqu'il crée un fonds de garantie dans des situations de sinistres sériels sanitaires.

S'agissant d'accidents collectifs, la déconnexion a été fréquemment réalisée avec succès dans le cadre d'un **comité de suivi** sous l'égide du **Ministère de la Justice** avec comme objectif la conclusion d'une convention d'indemnisation garantissant la transparence du dispositif et l'égalité de traitement des victimes. **Le succès d'un tel comité dépend cependant, c'est déterminant, de la solvabilité et du bon vouloir des responsables désignés *ab initio* et de leurs assureurs qui acceptent de s'engager « *pour le compte de qui il appartiendra* ».**

Les premières expériences qui furent tentées à la suite de l'accident aérien du Mont Sainte-Odile et de l'effondrement du stade de Furiani méritent que l'on s'y attarde. Elles constituèrent à la fois une innovation majeure et un modèle reproductible pour des événements collectifs ultérieurs.

L'accident aérien du Mont Sainte Odile

Le 20 janvier 1992, un Airbus d'Air Inter assurant la liaison Lyon-Strasbourg s'écrasait sur les hauteurs du MONT SAINTE-ODILE faisant 87 morts et 9 rescapés.
--

La compagnie Air Inter et les assureurs du groupe Air France ont rapidement fait connaître leur volonté de renoncer au plafond d'indemnisation de la Convention de Varsovie et de réparer intégralement le préjudice subi par les victimes du crash sans plafond d'indemnisation. Ils précisaient, cependant, aussitôt, que cette décision était une mesure à caractère exceptionnel et ne saurait être analysée comme un aveu de responsabilité.

Le 7 février 1992, le Ministère de la Justice annonçait la création d'une Cellule de Concertation, chargée de veiller avec l'accord des parties, à la rapidité et à la transparence de l'indemnisation des victimes de l'accident du Mont-Sainte-Odile, au travers d'une procédure de règlement amiable des préjudices subis, en lieu et place des procédures contentieuses, plus longues, plus coûteuses et souvent traumatisantes pour les victimes.

L'Institut National d'Aide aux Victimes et de Médiation (INAVEM) s'est vu confier, par le Ministère de la Justice, une mission de rapprochement entre les différentes parties. Cette mission a favorisé un règlement amiable là où aurait pu intervenir une procédure contentieuse, longue, coûteuse et traumatisante pour les victimes. A cet effet, l'INAVEM, par référence aux barèmes d'indemnisation habituellement utilisés par les juridictions, organisa un dispositif transactionnel. Madame Anne d'Hauteville, présidente de l'Institut, a pu déclarer : *« notre base de départ pour l'indemnisation est la jurisprudence des Cours d'Appel de la région en matière d'accidents de la circulation, à laquelle s'ajoute la dimension de catastrophe collective (...) ce qui nous autorise à envisager le haut de la fourchette et non le bas »*.

Concrètement, il s'agissait, pour les victimes, d'obtenir à l'amiable l'indemnisation de leurs préjudices. La compagnie Air Inter et son assureur ont élaboré un questionnaire type qui a été envoyé à chaque victime. Une fois rempli et retourné à la compagnie, ce document a permis à Air Inter de présenter ses premières propositions d'indemnisation ou de provision.

De son côté, le Ministère de la Justice a proposé la création, au sein de l'INAVEM, d'une cellule de concertation réunissant des personnes compétentes en matière d'indemnisation. Cette cellule était composée de la présidente de l'INAVEM, d'un professeur de médecine légale, d'un médecin psychiatre, et d'un universitaire, avocat au barreau de STRASBOURG, tous les quatre membres du Conseil d'Administration de l'INAVEM. Elle était présidée par un Juge à la Cour Internationale de Justice de la Haye.

La finalité de cette cellule (permettre une indemnisation plus rapide grâce à la conciliation, dans la transparence et le respect du droit) et son fonctionnement (étude des dossiers au cas par cas, possibilité de rencontres directes avec les membres de la cellule) ont

été expliqués aux conseils des victimes ainsi qu'à ceux de la compagnie Air Inter, lors d'une réunion organisée à COLMAR dès le mois de février 1992, sous la présidence du Procureur de la République du ressort. L'objectif final était de recueillir l'assentiment de tous afin que les transactions aboutissent dans les meilleures conditions.

Des réunions eurent lieu tous les 15 jours soit à Strasbourg, soit à Lyon pour permettre aux familles des victimes ou à leurs conseils de prendre contact avec les membres de la Cellule afin de trouver des solutions équitables, ceci sans entraver pour autant les éventuels recours judiciaires qu'elles pourraient faire.

Au 1^{er} juillet 1995, 44 dossiers, dont les deux tiers ont été soumis à la Cellule, furent définitivement réglés sur un total de 89, hors personnel naviguant.

Le 16 mai 1995, la Cellule de Concertation a décidé de mettre un terme à ses activités, ses membres ayant, en effet, constaté que la plupart des dossiers encore à régler avaient été soumis aux tribunaux et qu'il était, dès lors, très peu probable qu'elle soit saisie de nouvelles demandes.

L'effondrement de la tribune de Furiani

Le 5 mai 1992, lors de la demi-finale de la coupe de France de football opposant Bastia à Marseille, une tribune de spectateurs s'effondre et provoque la chute de 4000 personnes. La catastrophe fait 2357 blessés et 17 morts.

Le 9 mai 1992, sous l'impulsion de l'INAVEM, est mis en place un comité dont l'objectif est l'indemnisation juste, rapide et efficace des victimes. Ce comité, intitulé « *Opération indemnisation victimes du 5 Mai 1992* » est situé à Bastia, et dirigé par un magistrat. Il tient sa première réunion avec les compagnies d'assurance concernées. Un texte est arrêté en commun dans les locaux de l'Ordre des avocats de Bastia qui collabore avec le comité.

Le 14 mai 1992, une convention établie entre les assureurs, permet de créer un « fonds » financier réunissant la totalité des capitaux garantis par les cinq assureurs concernés et de verser 215 millions de francs avant l'ouverture du procès le 4 janvier 1995⁴⁸.

Le 1^{er} juillet 1992, il est convenu un protocole d'accord sur la procédure de gestion des dossiers des victimes de Furiani dans le cadre du fonds d'indemnisation des assureurs. Le principe d'une réparation intégrale a été retenu et le barème d'indemnisation a été élaboré en fonction de la jurisprudence de la Cour d'appel de Bastia. Les dossiers qui n'ont pu être réglés

⁴⁸ A. d'Hauteville, « L'indemnisation par les fonds de garantie », *Riseo* 2011-3, p. 110.

dans le cadre de cette procédure amiable, ont été pris en compte par la Commission d'indemnisation des victimes d'infractions de Bastia.

Un dossier recensant les divers postes de préjudices a été transmis à toutes les victimes qui le souhaitent. Ce document était ensuite communiqué aux assureurs pour que ceux-ci fassent des propositions de provisions. Le comité examina, ensuite, les propositions des assureurs et a pu formuler, le cas échéant, des contre-propositions. Ces dernières furent ensuite discutées dans le cadre d'une commission contradictoire.

Au 1^{er} avril 1994, 1961 victimes étaient définitivement indemnisées.

D'autres accidents collectifs ont ensuite bénéficié de la mise en place de dispositifs d'indemnisation *ad hoc*. Tel fut le cas, par exemple, lors de la catastrophe du parc de Pourtalès⁴⁹.

De même, à la suite de la catastrophe de très grande ampleur que fut, le 21 septembre 2001, l'explosion de l'usine AZF – 30 morts et 77000 sinistrés – le procureur de la République a réuni, dès le 3 octobre, l'INAVEM, l'association locale d'aide aux victimes, les assureurs, afin d'installer un comité national de suivi de l'indemnisation des victimes. Une convention, appelée « *Convention nationale pour l'indemnisation des victimes de l'explosion de l'usine Grande Paroisse* », a été signée le 31 octobre 2001, notamment par un groupement d'assureurs (GEMA), le responsable « présumé » (Total-Fina-ELF) et ses assureurs, la Mairie de Toulouse, le service local d'aide aux victimes, la CPAM de Haute-Garonne. Cette convention tendait encore à favoriser une indemnisation simple, rapide et équitable des victimes. Au 7 janvier 2005, 13430 personnes étaient identifiées comme victimes de dommages corporels, 10 302 expertises étaient réalisées et plus de 8000 personnes ont été totalement indemnisées⁵⁰.

Il est désormais de pratique usuelle, chaque fois que cela est possible, qu'après un accident collectif soit mis en place un comité de suivi dont le principe et la philosophie ont été fixés, d'une part, par le rapport du Conseil National d'Aide aux Victimes (CNAV) sur la prise en charge des victimes d'accident collectif, remis à M Perben en octobre 2003 et,

⁴⁹ Le 6 juillet 2001, lors d'un concert organisé dans le parc de Pourtalès à Strasbourg, un violent orage a provoqué la chute d'un arbre, faisant 13 morts et 96 blessés.

⁵⁰ Chiffres donnés par M. THUAU, chef de bureau DADJPV, Ministère de la Justice, lors de la première concertation sur la prise en charge des victimes d'accidents collectifs et la coopération européenne le 20 janvier 2005 à Strasbourg, dans le cadre des Concertations Interrégionales de l'aide aux victimes. Dossier disponible sur le site : www.victimes.gouv.fr.

d'autre part, par le guide méthodologique rédigé par le Ministère de la Justice dans le sillage de ce rapport.

Les retours d'expériences montrent que la composition du comité de suivi varie en fonction des besoins de la situation et comprend toute personne dont la présence paraît nécessaire. Certaines composantes du comité de suivi apparaissent néanmoins de manière récurrente : l'association locale d'aide aux victimes, l'INAVEM, le ou les responsable(s) désigné(s) *a priori* et leurs assureurs, les institutions publiques éventuelles, l'assurance maladie, le barreau et l'association de victimes constituée après le drame.

Ainsi, suite à l'effondrement de la passerelle du Queen Mary II, le 15 novembre 2003, un comité de suivi a été créé et une convention d'indemnisation a pu être signée le 24 février 2004. Cependant, les victimes ont très largement préféré la voie judiciaire, ce qui est remarquable.

L'EFFONDREMENT DE LA PASSERELLE DU QUEEN-MARY II

Le 15 novembre 2003, 16 personnes sont décédées et 29 autres ont été blessées lors de la chute d'une passerelle de 18 mètres reliant le QUEEN MARY II, navire des Chantiers de l'Atlantique en voie d'achèvement, au quai.

Il est, en effet, certain que ces transactions ne sauraient être imposées aux victimes, ce que le tribunal de Saint-Nazaire⁵¹, en se prononçant sur l'indemnisation des victimes de l'effondrement de la passerelle du Queen Mary II, exprime en indiquant que la convention « *s'analyse comme une stipulation pour autrui dont la force obligatoire ne peut être invoquée contre les victimes qui ne l'ont pas acceptée* ».

Si le recours à un comité de suivi, placé sous l'égide du Ministère de la Justice, a constitué, à plusieurs reprises, une solution satisfaisante pour l'indemnisation des victimes, il n'est toutefois pas systématique. Ainsi, pour l'incendie dans le tunnel du Mont Blanc, un accord financier sur les intérêts civils a été conclu directement entre l'association des familles des victimes, la Société française Autoroutes du Tunnel du Mont-Blanc, leurs assureurs et celui du propriétaire du camion à l'origine du sinistre. Cet accord sans cadre institutionnel portant sur un montant global de 13,5 millions d'euros, est intervenu en mars 2006, après le jugement rendu par le tribunal correctionnel de Bonneville, 27 juillet 2005 lequel avait notamment retenu la responsabilité pénale du président de la Société française Autoroutes du Tunnel du Mont-Blanc. Précisons que la Société italienne du tunnel du Mont-

⁵¹ Trib. corr. Saint-Nazaire, 11 février 2008, JAC n° 88, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach

Blanc avait, dès le 1^{er} mars 2005, accepté de verser seule à l'amiable une somme d'un montant identique. Une particularité de cette affaire réside certainement dans le fait que les victimes étaient de 9 nationalités différentes.

L'INCENDIE DU TUNNEL DU MONT-BLANC

Le 24 mars 1999, un camion frigorifique entrainait dans le tunnel du MONT-BLANC par la tête française (commune de Chamonix) et prenait feu. L'incendie se propageait très rapidement. Le feu ne sera éteint que le 26 mars, soit environ 53 heures plus tard.

Cette catastrophe provoqua le décès de 39 personnes (dont 37 usagers du tunnel, un surveillant motocycliste employé par la société concessionnaire italienne et un pompier de Chamonix intervenu dans le cadre des opérations de secours).

Plus récemment, suite à l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge du 12 juillet 2013, c'est le Premier Ministre qui a pris l'initiative de désigner un coordonnateur national du dispositif d'aide aux victimes de cet accident. Une première réunion d'information a été organisée par le coordonnateur le 28 septembre 2013. Le Ministère de la Justice n'est cependant pas écarté du dispositif puisque la convention d'indemnisation a été signée le 26 septembre 2013 non seulement en présence du coordonnateur national mais également en présence d'un représentant du Ministère de la Justice. Par ailleurs, le Procureur de la République près le Tribunal de Grande Instance d'Evry apparaît en premier dans la liste des signataires de la convention. Les autres signataires de cette convention sont la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), l'assureur AXA, la FENVAC, le Conseil National des Barreaux, les caisses d'assurance maladie, la Fédération française de sociétés d'assurances (FFSA) et le Groupement des entreprises mutuelles d'assurance (GEMA). Il n'en reste pas moins que pour cette affaire le « *pilotage* » est entre les mains du Ministère de l'Intérieur et non de celui de la Justice.

Une déjudiciarisation civile est donc constatée en cas d'accident collectif, elle n'est cependant pas totale et connaît des limites.

b) Les limites à la « déjudiciarisation » civile

La mise en place de comités de suivi ainsi que de procédures de règlement amiable n'interdit aucunement aux victimes de saisir les juridictions compétentes si elles le souhaitent. Si ces comités et les conventions qui sont proposées réduisent le contentieux quant aux intérêts civils, ils ne les écartent donc pas pour autant.

L'accident de la passerelle du Queen Mary II semble marquer un tournant quant aux conventions d'indemnisation. La cour d'appel de Rennes⁵² n'a pas été satisfaite de la convention et a considéré « *qu'au regard des termes clairs et précis de la convention susvisée qui réserve sans aucune restriction aux victimes qui en sont les bénéficiaires le libre choix de recourir aux moyens juridiques et procéduraux qu'elles estiment les mieux appropriés à leur situation, la seule acceptation pure et simple d'une quelconque indemnité non accompagnée d'une reconnaissance explicite de ce qui constituerait un accord transactionnel, est insuffisante pour établir l'acceptation même implicite des termes de la convention, que notamment le recours à un autre expert que celui imposé par la convention pour établir la gravité des blessures subies et leurs séquelles éventuelles, suffit à entacher la volonté d'accepter de la victime une ambiguïté telle qu'elle en démontre le refus malgré l'acceptation qu'elle a pu faire des indemnités proposées par l'assureur, reçues dès lors comme à valoir sur son indemnisation définitive* ». La Cour confirme implicitement le premier jugement qui avait estimé qu'aucune référence au barème indicatif de la cour d'appel de Rennes pour l'année 2004 ne peut donc être opposée aux victimes, ni aux juges, cette référence n'ayant pas valeur contractuelle ou normative.

Faut-il déduire de cette décision que la convention n'était pas satisfaisante ou bien que les magistrats n'ont pas souhaité une trop large déjudiciarisation des intérêts civils ?

Il convient encore de souligner une particularité des accidents aériens obligeant, le cas échéant, la saisine d'une juridiction civile indépendamment d'un éventuel procès pénal.

En effet, la responsabilité des transporteurs aériens est régie par des Conventions internationales⁵³. Dans le silence de ces Conventions, la compétence d'attribution est abandonnée aux droits nationaux. La jurisprudence française a décidé que les juridictions répressives n'étaient pas compétentes pour condamner les transporteurs aériens à indemniser les passagers et leurs ayants droits⁵⁴. L'ordre public répressif commanderait que les dispositions de la Convention qui régissent l'action contractuelle de la victime ou de ses proches soient étrangères à l'exercice de l'action civile devant le juge répressif⁵⁵. Cette tradition, déjà ancienne, est toujours en vigueur comme il a été permis de le constater lors du

⁵² CA Rennes, 2 juillet 2009, JAC n° 97, obs. C. Lienhard.

⁵³ M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes », *Riseo* 2010-2, p. 5.

⁵⁴ C. Aubertin, « Le particularisme de l'action en responsabilité contre le transporteur aérien », in *La Sécurité et la sûreté des transporteurs aériens*, ss. la dir. de X. Latour, L'Harmattan, 2004, p. 151 et s.

⁵⁵ Crim., 17 mai 1966, JCP 1966, II, 14703, note M. de Juglart.

procès du Mont Sainte Odile⁵⁶ ou encore de celui du crash de Saint Barthélemy⁵⁷ pour lequel la Cour d'appel de Basse-Terre affirme « *il a été jugé que l'action en responsabilité régie par les dispositions du Code de l'Aviation civile (art. L.321-3 et L.322-3) et la Convention de Varsovie (article 24) ne saurait être confondue avec l'action en dommages et intérêts ouverte aux victimes d'une infraction, dès lors que la première de ces actions, fondée dans son principe sur une présomption de faute, est indépendante de toute infraction punissable et qu'il s'agit d'une faute spéciale qui, d'une part, n'est pas nécessairement personnelle au prévenu, et qui, n'est pas identique à la faute pénale constitutive des délits d'homicide et blessures involontaires* ».

Or, l'incompétence matérielle des juridictions répressives pour statuer sur l'indemnisation des victimes d'un accident aérien n'est pas issue de la Convention de Varsovie, mais de l'interprétation qu'avait donnée la Chambre criminelle de cette Convention dans les années 70⁵⁸, c'est-à-dire à une époque où la faute civile n'était que l'ombre portée de la faute pénale. L'action en indemnité devant le juge répressif était alors uniquement fondée sur l'article 1382 du Code civil et ne pouvait pas prospérer sur d'autres dispositions. Mais aujourd'hui, ainsi que le précise fort exactement Jean-Paul Doucet « *aucun principe fondamental de droit interne ne s'oppose plus à ce que le juge répressif statue sur les réparations civiles en s'appuyant sur une loi autre que l'article 1382 du Code civil.* »⁵⁹.

➔ Il serait opportun, pour simplifier le parcours procédural des accidents aériens, que la Chambre criminelle reviennent sur sa décision et admette, comme vient de le faire récemment

⁵⁶ Trib. corr. Colmar, 7 novembre 2006, JAC n° 70, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach ; CA Colmar, 14 mars 2008, M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Crash du Mont Sainte Odile en appel : comment le pénal réaffirme son autorité sur le civil dans le domaine des infractions non intentionnelles », JAC n° 83 ; Crim. 22 septembre 2008, C. Lienhard, « Triste baisser de rideau jurisprudentiel », JAC n° 97.

⁵⁷ CA Basse-Terre, 29 avril 2008, Rev. dr. des transports n° 7, juillet 2008, comm. 154, P. Delebecque ; M.-F. Steinlé-Feuerbach, JAC n° 84. En revanche, selon l'arrêt rendu par la Chambre criminelle le 3 juin 2009 (pourvoi n° 08-83946, non publié) le droit conventionnel n'est pas opposable aux associations et fédérations de défense des victimes puisque leurs préjudices sont distincts de celui subis par les passagers et leurs ayants droit ; en l'espèce, tout en recevant les actions de l'association et de la FENVAC, la Cour de cassation a estimé qu'elles n'avaient pas subi un préjudice découlant directement de l'infraction.

⁵⁸ Civ. 3 décembre 1969, JCP 1979, II, 16353, note M. de Juglart et E. du Pontavice ; Civ. 9 janvier 1975, RTD civ. 1975, p. 547, obs. G. Durry.

⁵⁹ J.-P. Doucet, « La loi applicable à l'action civile » in *Mélanges offerts à Georges Levasseur*, éd. Gaz. Pal. et Litec, Paris 1995.

la Cour d'appel du Luxembourg⁶⁰, la compétence du juge répressif pour se prononcer sur les intérêts civils (v. Partie IV).

2. La juridicisation et la judiciarisation pénale des catastrophes

Aujourd'hui en France, un simple regard rétrospectif permet de constater que les catastrophes sont happées par le champ pénal et ce, de manière systématique.

La soumission au juge pénal, et donc **le phénomène de judiciarisation, des accidents collectifs n'est pas nouveau**. Déjà, dans le cadre de l'accident ferroviaire de la gare de LYON, le 27 juin 1988⁶¹, un procès pénal s'est tenu devant le tribunal correctionnel de PARIS en 1992⁶² puis devant la Cour d'appel de PARIS en novembre 1993⁶³. De même, la catastrophe aérienne d'HABSHEIM du 26 juin 1988 a-t-elle donné lieu à un contentieux pénal jusque devant la chambre criminelle⁶⁴.

LE CRASH DE HABSHEIM

Le 26 juin 1988, à l'occasion d'une manifestation aérienne à HABSHEIM dans le sud de l'Alsace, un airbus A-320, transportant 125 passagers, s'écrasait dans une forêt en lisière de l'aérodrome, faisant 3 morts et une centaine de blessés.

Ont été poursuivis pour homicides et blessures involontaires : le commandant de bord, son copilote, le président du club organisateur du meeting et deux cadres d'Air France (le directeur des opérations aériennes et le responsable de la sécurité des vols).

En première instance, le tribunal correctionnel de Colmar condamna l'ensemble des prévenus⁶⁵ :

- le commandant de bord : la circonstance aggravante de faute délibérée fut retenue à son encontre, Les juges relevant que ce dernier avait commis une succession de fautes d'imprudence et de négligences graves, tant dans la préparation du vol que dans sa réalisation, dénotant une prise de risque délibérée et une mise en danger délibérée d'autrui. La plus importante de ces fautes, était d'avoir choisi d'opérer un passage à basse altitude avec passagers à bord à l'incidence « alpha max ». La peine fut de 18 mois d'emprisonnement avec 12 mois de sursis
- le copilote : 12 mois d'emprisonnement avec sursis
- le responsable de la sécurité des vols : 6 mois d'emprisonnement avec sursis
- le président du club organisateur du meeting : 3 mois d'emprisonnement avec sursis
- le directeur des opérations aériennes : 18 mois d'emprisonnement avec sursis

⁶⁰ Cf. *infra* : Cour d'appel du Grand-Duché de Luxembourg (5^{ème} chambre, siégeant en matière correctionnelle, 29 janvier 2013).

⁶¹ Un train de la SNCF était entré en collision avec un train à l'arrêt en partance pour Melun, dans la gare souterraine de la Gare de Lyon à Paris. Bilan : 56 morts et 57 blessés.

⁶² Trib. corr. Paris, 14 décembre 1992.

⁶³ CA Paris, 18 novembre 1993.

⁶⁴ Crim., 23 mai 2000, Gaz. Pal. 2001, 1, 687.

⁶⁵ Trib. corr. Colmar, 14 mars 1997, Gaz. Pal. 1998, 1, 267.

Seuls 3 prévenus feront appel de la décision. **Les déclarations de culpabilité seront confirmées et les peines seront réformées**⁶⁶ :

- le directeur des opérations aériennes : 15 mois d'emprisonnement avec sursis.
- le commandant de bord : 20 mois d'emprisonnement dont 10 mois avec sursis et une amende de 30.000 F
- le responsable de la sécurité des vols : 5 mois d'emprisonnement avec sursis.

Les pourvois en cassation du commandant de bord et du directeur des opérations aériennes **ont été rejetés** par la Chambre criminelle⁶⁷.

Deux requêtes ont été introduites devant la Cour EDH, l'une par le commandant de bord, l'autre par deux passagers, invoquant la violation de l'article 6§1. Elles ont été déclarées **irrecevables**⁶⁸.

En revanche, **le mouvement de juridicisation pénale des catastrophes est un phénomène plus récent**. La pénalisation a aussi pour origine l'initiative du législateur et relève aujourd'hui d'une véritable politique criminelle qui s'est concrétisée au gré des réformes menées et des actions du Ministère de la Justice.

S'agissant d'abord des textes spécifiques adoptés, la juridicisation débute avec la loi du 8 février 1995⁶⁹ qui autorisa les associations de victimes d'accidents collectifs à se constituer partie civile.

L'article 2-15 du Code de procédure pénale, fut ultérieurement modifié par la loi dite « *Perben I* » du 9 septembre 2002.

La spécificité du droit processuel des catastrophes au cours de l'instruction fut renforcée par la loi dite « *Perben II* » du 9 mars 2004. En premier lieu, dès lors qu'une association de défense des victimes d'accident collectif existe, le législateur permet une information collective par le biais de cette dernière (alinéa 3 de l'article 90-1 C.P.P.)⁷⁰. En second lieu, la loi, consacra la présence d'un « *nouveau partenaire* »⁷¹ auprès des victimes : les fédérations

⁶⁶ Colmar, 9 avril 1998, Gaz. Pal. 2001, 1, 665.

⁶⁷ Crim., 23 mai 2000, Gaz. Pal. 2001, 1, 687.

⁶⁸ CEDH, *Asseline contre France*, 9 juillet 2002, requête n°64170/00 & CEDH, *Schreiber et Boestch contre France*, 11 décembre 2003, requête n°58751/00

⁶⁹ F. Le Guhenec, « Commentaires des dispositions pénales de la loi du 8 février 1995 : réformettes, réformes d'ampleur et occasions manquées ; Première partie : la procédure préparatoire. », JCP G 1995, I, 3862 ; C. Lienhard, « Le droit pour les associations de défense des victimes d'accidents collectifs de se porter partie civile », D. 1996, chron., p. 312.

⁷⁰ Art. 90-1 al. 3 : « *Lorsqu'une association regroupant plusieurs victimes s'est constituée partie civile en application des dispositions de l'article 2-15, l'avis est donné à cette seule association, à charge pour elle d'en informer les victimes regroupées en son sein, sauf si ces victimes se sont également constituées parties civiles à titre individuel* ».

⁷¹ C. Lienhard, « Encore un nouveau partenaire pour le procès pénal : les associations de défense- Le droit pour les fédérations d'association de défense des victimes d'accident collectif de se porter partie civile », JAC n°44.

d'associations d'accidents collectifs, autorisées à se constituer partie civile. Plus récemment, la loi n° 2011-1862 du 13 décembre 2011 relative à la répartition des contentieux et à l'allègement de certaines procédures juridictionnelles a introduit un titre trente-troisième au sein du code de procédure pénale intitulé « *De la procédure applicable en cas d'accident collectif* » (articles 706-176 et s.) et a créé les « Pôles accidents collectifs ». La création de juridictions pénales spécialisées en cas de catastrophes (de transport ou liées à un risque technologique) avait été proposée par la commission Guinchard, qui avait remis le 30 juin 2008 au garde des Sceaux son rapport sur la répartition des contentieux et la réorganisation judiciaire⁷². Le traitement des procédures en matière de catastrophes serait ainsi amélioré, notamment grâce à la constitution d'un corps de magistrats expérimentés et spécialisés dans ce domaine, à l'instar du pôle financier (articles 704 à 706-1-1 C.P.P.) et de ceux créés en matière de risque sanitaire (articles 706-2 à 706-2-1 C.P.P.) ou en matière de pollution des eaux maritimes par rejets des navires (articles 706-107 à 706-111 C.P.P.)⁷³. Lorsqu'une telle juridiction verra concrètement le jour, elle aura vocation à connaître « *les affaires qui comportent une pluralité de victimes et sont ou apparaîtraient d'une grande complexité* » et pour les infractions déterminées limitativement par la loi (art. 706-176). Il s'agit des délits non intentionnels prévus aux articles 221-6, 221-6-1, 222-19, 222-19-1, 222-20 et 222-20-1 du Code pénal et s'étend aux infractions connexes. Ces mêmes infractions qui ne sont pas d'une grande complexité restent de la compétence des juridictions ordinaires. On notera que la compétence de cette juridiction sera concurrente de celles des juridictions de droit commun et cela sur toute l'étendue de son ressort.

Le législateur ne définit pas la notion d'« *accident collectif* », déjà connue du Code de procédure pénale depuis l'introduction de l'article 2-15 en 1995. Seront appréhendés dans ce cadre : les accidents collectifs et, plus précisément, ceux survenus dans les transports collectifs, dans un lieu ou local ouvert au public, ainsi que dans une propriété privée à usage d'habitation ou à usage professionnel. De manière similaire, plusieurs types de catastrophes permettront la mise en œuvre de la compétence des juridictions spécialisées : les accidents de transports collectifs, les catastrophes industrielles ou encore les catastrophes intervenant au sein de structures accueillant du public.

⁷² *L'ambition raisonnée d'une justice apaisée*, La documentation française, juin 2008, p. 279-283.

⁷³ Une telle idée avait par le passé déjà donné lieu à une proposition de loi relative au renforcement des moyens de la justice en cas de catastrophe humaine liée au transport déposée à l'Assemblée nationale le 28 juin 2006 par Jean-Pierre Blazy visant à la création d'un pôle spécialisé au sein du TGI de Paris (Conférence de presse du 27 juin 2006 à l'Assemblée Nationale, JAC n° 66).

Concernant, ensuite, les actions du Ministère de la justice, **l'on constate que les pouvoirs publics ont accompagné le mouvement de judiciarisation.** Dès 1996, un rapport consacré aux catastrophes a été remis au garde des Sceaux. Le groupe de travail *ad hoc* constatait qu'« *il est indispensable de mettre en place des dispositifs de nature à mieux répondre, dans des circonstances exceptionnelles caractérisées par une unité de temps et de lieu, aux besoins des personnes atteintes dans leur intégrité physique ou psychique, des familles des personnes décédées ou blessées ainsi que de leur entourage et des sauveteurs* »⁷⁴. Par ailleurs, une circulaire relative à la politique pénale d'aide aux victimes d'infractions pénales, en date du 13 juillet 1998⁷⁵, consacrait un titre à la prise en charge des victimes de grandes catastrophes, d'accidents collectifs et de terrorisme. De même, un rapport daté de 2000 du Conseil National d'Aide aux Victimes (CNAV)⁷⁶, se prononçait pour la mise en place de dispositifs exceptionnels⁷⁷, se positionnant dans le prolongement du rapport Lienemann de 1999 qui consacrait lui aussi un titre aux « *victimes d'attentats ou d'accidents collectifs* »⁷⁸.

Une véritable politique publique relative aux victimes de catastrophes et d'accidents collectifs est menée en France. En 2003, un groupe de travail du CNAV a remis un Rapport sur la prise en charge des victimes d'accidents collectifs au garde des Sceaux.

Parallèlement, la Direction des Services Judiciaires du Ministère de la justice a également élaboré, en 2011, un mémento pratique à l'usage des magistrats en charge de procès hors normes⁷⁹. Ce guide doit permettre d'envisager tous les aspects (matériels, immobiliers, humains...) nécessaires à l'organisation d'un procès sensible dont ceux de catastrophes. Ce guide vient parachever une réflexion ancienne sur la gestion des procès difficiles et compléter les initiatives déjà menées en la matière. En effet, une circulaire du Secrétariat d'Etat aux droits des victimes relative à la présentation des dispositifs relatifs à

⁷⁴ Rapport sur l'amélioration de la prise en charge des victimes de catastrophes et d'accidents collectifs, Ministère de la justice, 1996.

⁷⁵ Circulaire du 13 juillet 1998, n° NOR : JUS A98 00 177 C.

⁷⁶ Créé par décret, le CNAV est une institution interministérielle, présidé par le garde des Sceaux, ayant pour mission de contribuer à la définition de la politique publique en matière d'aide aux victimes. Décret n° 99-706 du 3 août 1999, « *relatif au Conseil national de l'aide aux victimes* », JO n°183 du 10 août 1999, p. 12057.

⁷⁷ Rapport annuel, CNAV, direction des affaires criminelles et des grâces, Ministère de la Justice, décembre 2000.

⁷⁸ Pour une nouvelle politique publique d'aide aux victimes, Rapport sous la présidence de M.-N. Lienemann, Ministère de la Justice, 1999. Publié à la documentation française, coll. Rapports officiels, 1999.

⁷⁹ Guide méthodologique sur l'organisation d'un procès sensible, janvier 2011 ; C. Lacroix, « Organisation d'un procès sensible : un guide méthodologique », JAC n°112.

l'accueil des victimes dans le cadre du procès pénal⁸⁰ s'attachait au « *cas particulier des procès concernant un grand nombre de victimes* » et recommandait la mise en place de dispositifs spécifiques dans cette hypothèse. Cette circulaire faisait suite au rapport du CNAV sur « La prise en charge des victimes d'accidents collectifs » en septembre 2003⁸¹. La tenue de tels procès suppose en effet une mobilisation de toute l'institution judiciaire⁸².

En définitive, le phénomène de *juridicisation* des grandes catastrophes se manifeste essentiellement sur un plan procédural et en droits des victimes. En revanche, il n'existe pas d'incrimination spécifique.

La répression, en cas d'accidents maritimes ou d'infrastructures, a essentiellement pour fondement le droit commun des délits non intentionnels. On relèvera, tout de même, une exception notable en matière ferroviaire. Ainsi, l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845 relative à la police des chemins de fer⁸³ punit « *quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures...* » ou « *la mort d'une ou plusieurs personnes* ». Les dispositions pénales du texte de 1845 ont été, ensuite, étendues aux engins téléphériques par la loi du 31 octobre 1961⁸⁴. Dans le cas de ce type d'accidents, ce texte spécial prévaut sur les dispositions générales d'homicides ou de blessures involontaires du Code pénal⁸⁵. Ainsi, un accident de téléphérique ayant causé la mort et des blessures à plusieurs personnes ne constitue pas le délit prévu par l'article 221-6 et 222-19 du Code pénal mais le délit spécial de l'article 19 alinéa 2 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer⁸⁶. Jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi du 9 mars 2004, mettant fin au principe de spécialisation en matière de responsabilité pénale des personnes

⁸⁰ Circulaire n° nor JUSA00500157C du 20 mai 2005 relative à la présentation des dispositifs relatifs à l'accueil des victimes dans le cadre du procès pénal.

⁸¹ Les auteurs y soulignaient déjà que la préparation et l'organisation des procès d'accidents collectifs, procès « exceptionnels » en raison du nombre important de victimes, de la présence envisageable de plusieurs nationalités et du retentissement médiatique prévisible, nécessitent la mise en place de dispositifs spécifiques (V. Fiche n°16 relative au procès pénal).

⁸² Voir également, J. Dallest, « Le traitement judiciaire du procès sensible, enjeux collectifs et contraintes individuelles », AJ Pénal 2006, chr., p.101.

⁸³ Chemin de fer, in J.-Cl. Lois pénales annexes, R. Bronner, mise à jour R. Viricelle, 1995.

⁸⁴ Loi n°61-1174 du 31 octobre 1961 « *rendant applicable les articles 12 à 27 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer à certaines entreprises de transport public* », JO 1er novembre 1961, p.9915.

⁸⁵ En application de l'adage *specialia generalibus derogant*.

⁸⁶ Trib. corr. Clermont-Ferrand, 12 février 1968 et Trib. corr. Annecy, 26 avril 1968, Rev. sc. crim. 1969, p.396, obs. Legal ; JCP G 1968, II, 15631, obs. W. Rabinovitch. De même, l'homicide involontaire d'un veilleur de nuit dans une baraque édifiée en bordure d'une voie ferrée sur un terrain de la SNCF ne constitue pas le délit prévu par l'article 319 et 320 de l'ancien Code pénal mais le délit spécial de l'article 19, alinéa 2, de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer : TGI Paris, 10^e ch., 8 novembre 1967, JCP G 1968, IV, 71.

morales, la Chambre criminelle de la Cour de cassation jugeait en conséquence que les articles 221-6 et 222-19 du Code pénal devaient en revanche être préférés à la loi de 1845 lorsqu'une personne morale était poursuivie car seule leur application permettait d'engager des poursuites, la responsabilité pénale des personnes morales n'ayant pas été prévue pour le délit spécial⁸⁷.

B. Approche comparative de la judiciarisation des grandes catastrophes : une pratique commune/partagée ?

Jean-François Burgelin, posant le constat de la judiciarisation et de la pénalisation de la société française, soulignait qu'« *il n'est plus possible de croire que l'on pourra trouver, en France, des solutions radicalement différentes de celles que pratiquent les autres grandes démocraties* »⁸⁸. Le phénomène de judiciarisation pénale s'observe-t-il alors dans les autres pays européens ? Village d'irréductibles gaulois, la France est-elle, comme certains l'affirment, « *l'un des seuls pays au monde, avec quelques rares pays européens, à traiter tout accident d'avion, toute catastrophe industrielle ou sanitaire au pénal* »⁸⁹ ?

En réalité, la France n'a pas le monopole de la pénalisation des accidents collectifs de transports. L'analyse des législations et des pratiques au sein des pays membres de l'Union européenne montre que la plupart des grands accidents de transport ou industriels se jouent sur la scène pénale dans toutes ces déclinaisons et facettes. **Par ailleurs, dans l'ensemble des systèmes étudiés, la mise en cause pénale lors de catastrophes, le fondement de la poursuites/condamnations se fait selon des qualifications similaires : homicides et blessures involontaires.**

Les points communs sont plus nombreux qu'on ne le pense et les différences moins accusées qu'on ne le dit.

Afin d'avoir une vue d'ensemble, il a cependant paru utile de récapituler les principales caractéristiques du traitement des accidents collectifs chez certains de nos proches voisins européens en prenant appui sur une ou deux catastrophes topiques récentes pour chacun d'eux : l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, la Belgique, le Luxembourg et la Grande-Bretagne.

⁸⁷ Crim., 18 janv. 2000, Bull. crim., n° 28; JCP G 2000, II,10395, note F. Debove ; D. 2000, p. 636, note J.-C. Saint-Pau ; D. 2000, I. R. p. 109 (pour des poursuites contre la SNCF).

⁸⁸ J.F. Burgelin, « Un fait de société, la judiciarisation » in *La société au risque de la judiciarisation*, Collection: colloques & débats, Litec, 2008, p.7.

⁸⁹ C. Eliacheff, D. Soulez Larivière, *Le temps des victimes*, Albin Michel, 2007, p. 167.

1. Allemagne

LA CATASTROPHE FERROVIAIRE D'ESCHEDE

Le 3 juin 1998, le bandage d'une roue d'un train à grande vitesse (*ICE - Intercityexpress*) reliant MUNICH à HAMBOURG se brise, non loin d'ESCHEDE en Basse Saxe. Le déraillement du train fait 101 morts et 105 blessés.

a) Indemnisation et judiciarisation

Sur le plan civil, les accidents collectifs sont pris en considération par le droit allemand sous l'appellation de « *dommages de masse* » (*massenschäden*)⁹⁰. Pour certains « *dommages de masse* », tels que ceux issus des accidents de transports collectifs, le droit allemand connaît un système de responsabilité civile objective, régi dans des lois spéciales :

- la responsabilité du propriétaire d'un aéronef en vertu des §§ 44 et suiv. du *Luftverkehrsgesetz* (LuftVG [loi relative au transport aérien]);
- la responsabilité de l'entreprise exploitant un réseau de tramways ou un réseau ferroviaire en vertu des §§ 1 et suiv. du *Haftpflichtgesetz*, (HPfLG [loi sur la responsabilité civile]).

L'indemnisation du préjudice subi par la victime d'un accident suppose que soit engagée la responsabilité civile de l'auteur suivant un procès civil⁹¹, régi par la *Zivilprozeßordnung* (ZPO [Code de procédure civile]). Un tel procès, qui comportera nécessairement un grand nombre de parties et causera des difficultés pratiques considérables, est néanmoins considéré comme « peu utile pour la gestion des dommages de masse »⁹².

L'indemnisation du préjudice causé par une infraction relève en principe des juridictions civiles en vertu de la séparation stricte entre l'action publique et l'action civile. Cependant, depuis le *Erstes Gesetz zur Verbesserung der Stellung des Verletzten im Strafverfahren* (*Opferschutzgesetz*) du 18 décembre 1986 (première loi relative à l'amélioration de la

⁹⁰ Sont également considérés comme des accidents de masse, les catastrophes sanitaires telles que la catastrophe du Contergan (médicament contenant de la thalidomide, substance ayant entraîné des malformations fœtales), le drame de l'amiante ou encore du sang contaminé.

⁹¹ C. von Bar, *Empfehlen sich gesetzgeberische Maßnahmen zur rechtlichen Bewältigung der Haftung für Massenschäden?*, Gutachten A, in : *Deutscher Juristentag* (Hrsg.), *Verhandlungen des 62. Deutschen Juristentages*, Bremen, 1998, München : Beck 1998, p. 88 et suiv. (Faut-il envisager des mesures législatives en vue de la gestion juridique de la responsabilité des dommages de masse ? Avis A pour le 62^e colloque de l'Association des juristes allemands).

⁹² Gestion des accidents collectifs en coopération internationale : Coopération avec la France - le cas de l'Allemagne, Rapport du Service des Affaires européennes et internationales, Paris : Ministère de la Justice, 2006.

situation du blessé dans la procédure pénale [loi pour la protection des victimes])⁹³, la victime peut faire valoir son droit à réparation devant les juridictions pénales si elle en fait la demande avant l'ouverture de l'audience. Le Tribunal peut y faire droit en totalité ou en partie, le montant de l'indemnité étant évalué par le juge civil. En cas d'échec, le demandeur ne dispose d'aucune voie de recours hormis le pourvoi en révision, soumis à autorisation selon des règles très strictes, que l'on peut assimiler au recours en cassation. Ces inconvénients pour la victime ainsi que la prudence des magistrats et des avocats justifient la faible utilisation de cette procédure⁹⁴.

Face aux accidents collectifs, des aménagements de l'indemnisation ont été mis en place. Avant d'introduire une action en justice, les parties ont ainsi la possibilité de recourir à la voie amiable et de conclure une convention.

Par le biais d'une convention, les auteurs et leurs assureurs acceptent le principe de l'indemnisation. Cette convention est fondée sur un « *procès-témoin* ». La solution judiciaire d'un tel procès sera appliquée par les assureurs à toutes leurs offres d'indemnisation pour des cas similaires afin d'uniformiser leurs offres d'indemnisation. En contrepartie, les victimes renoncent à toute action en justice.

L'indemnisation des survivants de l'accident ferroviaire d'ESCHEDE s'est déroulée dans le cadre d'un recours au procès témoin.

S'agissant du soutien dont peuvent bénéficier les victimes face à la catastrophe, il provient, avant tout, d'initiatives privées. Ainsi, lors de la catastrophe d'ESCHEDE, la *Deutsche Bahn AG* a organisé un soutien psychologique par un *Ombudsman* (médiateur).

Il n'existe pas l'équivalent des associations françaises d'aide aux victimes. Néanmoins, des comités de soutien peuvent se créer spontanément à l'initiative des victimes (voir par exemple la *Selbsthilfe Eschede e.V.* créée à la suite de la catastrophe d'ESCHEDE).

Les associations d'aide aux victimes des accidents collectifs se constituent souvent comme des « communauté d'intérêts »⁹⁵, c'est-à-dire, selon le droit allemand, des organisations ayant la personnalité juridique qui prennent généralement la forme d'un *eingetragener Verein* (e.V. [association enregistrée]) ou d'une *Gesellschaft mit beschränkter*

⁹³ BGBI I S. 1496.

⁹⁴ Les caractéristiques du procès pénal, Etude de législation comparée du Service des Affaires européennes du Sénat, Paris : Sénat 1997, <http://www.senat.fr>.

⁹⁵ C. von BAR, *op. cit.*, p. 84.

Haftung (GmbH [société à responsabilité limitée]). Elles se chargent de réunir les informations et les preuves, de proposer des solutions financières et de réaliser des études et des comparaisons de cas.

b) Enquêtes et pénalisation

Comme dans tous les États européens une enquête administrative est menée par l'autorité administrative compétente. Par exemple, la *Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung* (BFU [Bureau fédéral d'enquête sur les accidents aéronautiques]), est en charge de tous les accidents impliquant des aéronefs, équivalent du Bureau d'enquêtes et d'analyses français.

Parallèlement, on assiste à une certaine pénalisation en matière de catastrophes. Outre-Rhin, il revient principalement au Ministère public d'engager l'ouverture de poursuites, processus plus encadré que dans la procédure française, dans la mesure où il est gouverné par le principe de la légalité des poursuites du § 160 alinéa 1^{er} de la *Strafprozeßordnung* (StPO [Code de procédure pénale]). La marge d'appréciation laissée par ce texte est toutefois telle que l'appréciation du ministère public allemand confine fréquemment à l'opportunité⁹⁶.

De manière similaire à la France, la survenance d'une catastrophe entraîne l'ouverture d'un *Ermittlungsverfahren* (procédure d'instruction) pour homicide et blessures par imprudence, sous l'autorité du Ministère public. Ce dernier dirige les investigations en vue de l'élucidation des faits (§§ 160 et suiv. de la StPO)⁹⁷. A la clôture de l'information, le Ministère public rend une ordonnance de règlement par laquelle il prononce un non-lieu ou renvoie l'affaire à la juridiction de jugement (§ 170 de la StPO).

Le droit allemand connaît une certaine « déjudiciarisation » sous la forme d'un classement sous condition de l'exécution d'une prestation.

Le droit allemand admet le classement de la procédure avant et après la mise en mouvement de l'action publique (§ 153 et suivants de la StPO). Un homicide par imprudence peut dans certains cas justifier la clôture de la procédure de jugement fondée sur la possibilité

⁹⁶ J. Pradel, *Droit pénal comparé*, Dalloz, 2008.

⁹⁷ Le juge d'instruction a été supprimé par le *Erstes Gesetz zur Reform des Strafverfahrensrechts* (première loi de réforme du droit de la procédure pénale) du 9 décembre 1974, BGBl I S. 3393 ; C. ROXIN, *Einführung in die StPO* 40. Aufl 2006, p. XIX. Pour une présentation générale de la phase préliminaire du procès, voir J. Leblois-Happe, « Eléments de la cohérence de la procédure pénale allemande », Conférence du 27 avril 2006 Cour de cassation, document disponible à l'adresse : http://www.courdecassation.fr/colloques_activites_formation_4/2006_55/mme_leblois_8487.html.

offerte par le § 153a alinéa 2 de la *StPO*⁹⁸. Cette disposition, qui organise une forme de transaction proche de la composition pénale de droit français. En vue de réaliser une *verurteilungslose Friedensstiftung* (pacification en l'absence de condamnation).

Ce texte permet de clôturer une affaire lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- poursuite pour une infraction constitutive d'un délit sanctionné par une peine de prison d'un an au plus ou par une amende,
- absence de faute grave,
- les mesures de remplacement ordonnées par la Tribunal sont susceptibles de purger l'intérêt public de la poursuite pénale.

Le Ministère public accepte de renoncer à l'action publique moyennant l'acceptation par le prévenu de certaines obligations, parmi lesquelles le versement d'une somme d'argent à une institution ou au Trésor public. La procédure est suspendue pendant le délai qui a été imparti pour exécuter l'obligation. L'accomplissement de celle-ci ayant pour conséquence de rendre la renonciation aux poursuites définitive.

Un tel classement de l'affaire peut être décidé sur proposition du tribunal. Si le consentement du prévenu est obligatoire, celui de la victime, qui a le droit d'être entendue,

⁹⁸ § 153a (Abstention provisoire de poursuivre; Classement provisoire) : «

(1) Avec l'accord du tribunal chargé de l'ouverture de la procédure principale et celui de l'inculpé, le ministère public peut également, en cas de faute légère, s'abstenir provisoirement de mettre en mouvement l'action publique en imposant en même temps certaines obligations à l'auteur de l'infraction.

1. fournir une prestation déterminée destinée à réparer le dommage causé par l'infraction, 2. verser une certaine somme à un organisme d'utilité publique ou au Trésor public, 3. ou alors fournir des prestations d'intérêt général ou, 4. s'acquitter d'une obligation alimentaire à concurrence d'une certaine somme ou, 5. participer à un séminaire de formation selon ce que prévoient le § 2b, alinéa 2, phrase 2, ou le §4, alinéa 8, phrase 4 de la loi sur la circulation, à la condition que ces obligations et directives soient de nature à supprimer l'intérêt public à poursuivre et qu'elles ne soient pas contre indiquées par la gravité de la faute. Le ministère public fixe à l'inculpé pour l'exécution de ces obligations et directives un délai qui, dans les cas prévus à la phrase 1, n°s 1 à 3, et 5, est de six mois au maximum, dans les cas prévus à la phrase 1 d'un an au maximum. Le ministère public peut supprimer ultérieurement certaines obligations et directives et une seule fois proroger de trois mois le délai; il peut ultérieurement imposer à l'inculpé qui y consent certaines obligations et directives ou les modifier. Si l'inculpé exécute ces obligations et directives, l'infraction ne peut plus être poursuivie comme délit. Lorsque l'inculpé n'exécute pas ces obligations et directives, les prestations qu'il a fournies en vue de leur exécution, ne sont pas rendues. Le § 153, alinéa 1, phrase 2, dans les cas prévus à la phrase 1, n°s 1 à 4, est applicable par analogie.

(2) Lorsque l'action publique est déjà exercée, le tribunal peut, avec le consentement du ministère public et de l'inculpé, jusqu'à la fin des débats au cours desquels l'établissement des faits peut être vérifié une dernière fois, jusqu'à la fin des débats classer provisoirement la procédure, et imposer en même temps à l'inculpé les obligations et directives prévues à l'alinéa 1, phrase 1. L'alinéa 1, phrases 2 à 5, est applicable par analogie. Lorsqu'il statue aux termes de la phrase 1 le tribunal le fait par une décision (*). La décision ne peut être attaquée. La phrase 4 est également applicable lorsqu'il s'agit de constater que les obligations et directives imposées à la phrase 1 ont été exécutées.

(3) La prescription pénale est suspendue pendant le délai fixé pour l'exécution des obligations et directives. ».

n'est en revanche pas requis.

Le fondement des poursuites et des condamnations repose sur l'homicide et les blessures par imprudence. L'article 15 du Code pénal énonce : " *Seul l'acte intentionnel est punissable, à moins que la loi ne sanctionne expressément l'acte commis par négligence* ". Le Code oppose donc la négligence à l'intention, mais ne définit aucune des deux notions. La doctrine distingue la négligence " *consciente* " de la négligence " *inconsciente* ". La première correspond aux cas où l'auteur prévoit que son acte aura des conséquences illicites, mais espère qu'elles ne se produiront pas. La seconde correspond à ceux où l'auteur ne prévoit pas les conséquences de son acte, mais où il aurait dû le faire s'il avait fait preuve de la diligence habituelle dans les rapports sociaux⁹⁹. Le Code pénal allemand punit celui qui " *cause la mort d'un homme par imprudence* " :

§222 STGB « *Wer durch fahrlässigkeit den Tod eines menschen veruchtsacht wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.* » (« *Qui cause par négligence la mort d'une personne, est puni d'un emprisonnement pouvant aller jusqu'à cinq ans ou une amende* »).

LA CATASTROPHE FERROVIAIRE D'ESCHEDE¹⁰⁰

Le procès pénal (l'audience) dura 53 jours.

Le droit allemand ne connaissant pas un principe général de responsabilité pénale des personnes morales, la procédure pénale ne pouvait mettre en cause la *Deutsche Bahn AG*, et ne visait dès lors que des personnes physiques (deux responsables de la *Deutsche Bahn AG* et un ingénieur).

Le 8 mai 2003, la première grande chambre pénale du Landgericht (Tribunal de grande instance) de Lüneburg (Basse-Saxe)¹⁰¹ clôtura la procédure par ordonnance en se fondant sur la possibilité offerte par l'article 153a alinéa 2 de la StPO.

Constatant l'accord du Ministère public et des prévenus, le Tribunal prononçait la clôture de la procédure, à charge pour chacun des prévenus de verser une amende d'un montant de 10.000 € à la *Landeskasse* (équivalent au Trésor public).

⁹⁹ M. Fromont et A. Reig (Dir.), *Introduction au droit allemand*, tome II, Paris, Cujas, 1984, p. 296

¹⁰⁰ F. Duploux, « Catastrophe ferroviaire d'Eschede : Des incohérences de la voie judiciaire allemande pour obtenir justice », JAC n°36.

¹⁰¹ LG Lüneburg, 08.05.2003 – 17 KLS 15/01.

Selon la juridiction la condition de gravité de la faute requise par le § 153a alinéa 1^{er} de la StPO n'était pas établie en l'espèce. Cette affirmation découlait de l'examen approfondi des rapports d'expertise qui lui avaient été remis et de la variété d'opinions exprimées par les experts mandatés.

Le Tribunal indiquait, par ailleurs, que la poursuite de la procédure jusqu'à son terme nécessiterait une série d'essais et de mesures supplémentaires qui auraient pour conséquence de prolonger la procédure de manière disproportionnée, alors que plus de onze années s'étaient déjà écoulées depuis la commission des faits, et de générer des frais disproportionnés par rapport à la peine susceptible d'être prononcée.

Sur la troisième condition, après avoir constaté que l'intérêt des poursuites était bien réel vu le nombre de victimes de la catastrophe, le Tribunal exposait qu'une fois admis le fait que la faute reprochée aux prévenus était moins grave qu'initialement supposée, il fallait considérer que cet intérêt avait diminué depuis le début de la procédure au point de permettre à ce qu'il soit purgé par le paiement d'une indemnité pécuniaire.

Quant à l'intérêt civil des poursuites, le Tribunal estimait qu'en vertu de la relation existante entre la faute du prévenu d'une part et l'intérêt public de la poursuite d'autre part, celui-ci devait être considéré comme satisfait par l'indemnisation des victimes à laquelle la *Deutsche Bahn AG* avait procédé antérieurement.

2. Espagne

LE NAUFRAGE DE BANYOLES

Le 8 octobre 1998, un catamaran avec 141 personnes à bord chavirait sur le lac de BANYOLES en Espagne. La promenade des retraités français s'achevait en tragédie: 21 personnes mortes, 31 grièvement blessées.

L'ACCIDENT AERIEN DU VOL 5022 DE LA COMPAGNIE SPANAIR

Le 20 août 2008, un avion s'écrasait à côté de la piste lors de la phase de décollage. Cet accident fit 154 victimes décédées et 19 blessées (sur 172 personnes à bord).

L'ACCIDENT FERROVIAIRE DE SAINT-JACQUES DE COMPOSTELLE

Le 24 juillet 2013, un train à grande vitesse déraillait, peu avant la gare de SAINT-JACQUES-DE-COMPOSTELLE dans le nord-ouest de l'Espagne. Quelques jours après la catastrophe, le bilan définitif fait état de 79 morts et de 140 blessés.

a) Indemnisation et judiciarisation

Il n'existe pas réellement en droit espagnol de mesures spécifiques, judiciaires et extrajudiciaires, qui facilitent une meilleure gestion des événements collectifs. Dans un rapport remis au Ministère de la Justice français en 2006, il était souligné que « *Le droit espagnol offre un panorama décevant, puisqu'il se présente comme un système précaire de protection des victimes d'accidents en général, et manifeste une virtuelle indifférence face à leur pluralité. On doit donc en conclure non seulement à l'inefficacité du système espagnol de gestion des accidents collectifs, mais aussi à son inexistence* »¹⁰².

Le recours à un dispositif d'indemnisation *ad hoc*, opérant une déconnexion entre responsabilité et indemnisation, équivalent à la méthode française est inconnu. On signalera, qu'à titre exceptionnel, sous la pression sociale ou médiatique, les pouvoirs publics ont pu organiser l'indemnisation des victimes d'accidents collectifs. Les mesures adoptées ont pu être de simples aides versées par des fonds publics ou constituer d'authentiques accords transactionnels. Ainsi, lors de l'accident de métro ayant eu lieu à VALENCE, le 3 juillet 2006 et qui fit 43 morts et 35 blessés, la *Generalitat Valenciana*

¹⁰² Rapport Gestion des accidents collectifs en coopération internationale. Coopération avec la France- le cas de l'Espagne, Ministère de la Justice - Service Des Affaires Européennes Et Internationales, 2006, p. 8.

(gouvernement autonome) a fini par approuver l'octroi d'une provision pouvant aller jusqu'à 60.000 euros en faveur des familles des défunts. Dans cette affaire, les victimes ont reçu une indemnisation rapide, totale ou partielle, pour les dommages subis.

Si aucune procédure amiable d'indemnisation des victimes n'est légalement prévue, une résolution extrajudiciaire reste possible par le recours aux règles générales contenues dans la loi n° 60/2003, du 23 décembre 2003 sur l'arbitrage/ médiation. L'indemnisation des victimes peut, dans cette hypothèse, intervenir rapidement. L'acceptation par les victimes est entièrement facultative. Néanmoins, dans le cas où elles donnent leur consentement, l'accord sera considéré comme une transaction judiciaire qui empêchera une réclamation judiciaire ultérieure basée sur les mêmes faits.

Si cette voie a l'indéniable avantage de la célérité, elle présente l'inconvénient d'être peu favorable aux victimes.

Enfin, la législation espagnole prévoit dans les articles 414 et 415 de la Loi de Procédure Civile, qu'une fois un procès judiciaire entamé, les parties sont appelées à une audience préliminaire dans le but, entre autres, de tenter d'obtenir un accord ou une transaction qui mette fin au procès. Dans le cadre de cette audience, le juge incite les parties à aller en médiation.

S'agissant du choix de la voie judiciaire pour obtenir l'indemnisation, les victimes, peuvent, comme en France, saisir les juridictions civiles. Néanmoins, le procès en responsabilité civile est habituellement paralysé, le juge civil devant surseoir à statuer jusqu'à la décision du juge répressif quant aux circonstances de l'accident (principe de préjudicialité pénale, art. 40 de la loi relative à la procédure civile).

Les victimes ont également la possibilité de saisir le juge pénal de la question des intérêts civils comme en droit français. Le droit espagnol connaît le mécanisme de la constitution de partie civile (articles 100, 112 et 116 du Code de procédure pénale). Dans cette hypothèse, s'agissant spécifiquement des accidents aériens, le droit espagnol reconnaît que le juge pénal est compétent pour statuer sur les intérêts civils en application du droit conventionnel contrairement au droit français¹⁰³. Cette position présente le mérite de raccourcir le parcours judiciaire des victimes et de permettre de faire l'économie d'un procès civil. Néanmoins, cette faculté suppose la condamnation, au pénal, en raison du principe d'unité des fautes pénale et civile (articles 115 et 116 du CPP). En cas de relaxe ou de non-

¹⁰³ Civ. 3 décembre 1969, préc.

lieu, outre le procès pénal, il faudra que se tienne ensuite un procès civil afin de régler l'aspect indemnitaire. Une telle solution peut présenter une difficulté tenant à la prescription biennale en matière responsabilité à l'encontre du transporteur aérien. En vertu du droit conventionnel (art. 29 de la Convention de VARSOVIE du 12 oct. 1929 et art. 35 de la convention de Montréal), l'action en responsabilité contre le transporteur aérien doit être intentée dans le délai de deux ans, sous peine de déchéance, à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport. L'engagement d'une procédure pénale est dépourvue d'effet suspensif sur ce délai (dénommé en Espagne « *caducité* ») ce qui implique que les victimes agissent parallèlement devant le juge civil.

Plusieurs décisions des Cours d'appel se sont prononcées sur la nature du délai, (forclusion ou prescription) prévu dans de la Convention de MONTREAL, en faveur de la forclusion. Dernièrement encore, l'arrêt de la Cour d'appel de MADRID, Chambre 28^{ème} (dans un cas où le défendeur était la compagnie Air France) n° 152/2013, du 13 mai 2013, dans l'appel n° 124/2012, a conclu que le délai de deux ans contenu dans l'article 32 de la Convention de MONTREAL est bien un délai de forclusion (caducité) et non pas un délai de prescription.

L'ACCIDENT AERIEN DU VOL 5022 DE LA COMPAGNIE SPANAIR

Cette solution jurisprudentielle risque d'avoir un impact dans le dossier Spanair, où l'enquête pénale a duré 5 ans avant le classement sans suite définitif accordé par la Cour d'Appel de MADRID (Ordonnances numéros 116 et 117 dans l'appel avec n° de rôle 156/12, rendues par la Cour d'Appel de MADRID, 15^{ème} Chambre, le 19 septembre 2012). Toute victime qui n'aurait pas agi devant une juridiction civile dans le strict délai de deux ans après l'accident, serait probablement forclosé.

Pour éviter ce risque, une petite partie de victimes avaient lancé leur dossier indemnitaire dans le délai de deux ans. Le criminel tenant le civil en l'état, à l'instar du droit français, le juge civil avait sursis à statuer.

Le reste des familles, afin d'éviter le risque de forclusion, a commencé à introduire, après le classement définitif de l'affaire pénale, une action directe contre l'assureur du responsable¹⁰⁴.

¹⁰⁴ Article 76 du Code des assurances, Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, BOE du 17 Octobre de 1980.

A l'heure actuelle à peine 20% des familles ont été indemnisées. Le reste commencent ou continuent leurs procédures indemnitaires¹⁰⁵.

Un autre problème auquel se confrontent les victimes maintenant c'est la possible jonction par connexité des différentes procédures lancés dans plusieurs tribunaux. La jonction multiple risque de provoquer des délais encore importants dans la résolution définitive des procès.

Il existe en effet en Espagne une longue tradition de conflits entre juridictions potentiellement compétentes pour connaître d'un litige de responsabilité civile. La résolution de ces conflits est également une source de retard.

La pluralité des demandeurs donne lieu à plusieurs procès face à un même défendeur sur la base du jugement de mêmes faits, ce qui va à l'encontre du principe d'économie de procédure et surtout comporte le risque de décisions judiciaires contradictoires. Pour contourner ce risque de décisions contradictoires le législateur permet toutefois le jugement conjoint des actions présentant une connexion objective puisque fondés sur les mêmes événements (art. 72, LEC). L'effet principal est que l'on traitera ces multiples actes dans un même procès (art. 71.1 LEC). Un unique procès aura donc lieu avec une pluralité d'objets. Ceci dit, il faut signaler que les actions cumulées continuent à être distinctes et par conséquent conservent leur autonomie au sein de la procédure (notamment en ce qui concerne le renoncement, le désistement ou la transaction).

Enfin, il faut signaler qu'il existe, dans l'ordre juridique espagnol, dans le cadre la législation sur la circulation des véhicules à moteur, un barème obligatoire –l'unique en Espagne– pour quantifier les dommages personnels causés dans les accidents de circulation. Ce barème légal est réglementé dans le décret législatif royal n° 8/2004, du 29 octobre 2004. Il est actualisé annuellement. Aujourd'hui, les barèmes du RDL 8/2004 sont le paradigme du système de quantification des dommages en droit espagnol et appliqués fréquemment en matière d'accidents collectifs. Or, ceux-ci ne tiennent pas compte de la spécificité des dommages résultant des accidents collectifs, notamment extra patrimoniaux. Lors du procès du naufrage de BANYOLES, le procureur avait requis l'application de ce barème contestable d'indemnisation.

¹⁰⁵ Chiffre fourni par maître Carlos Villacorta Salis, avocat au sein du cabinet franco-espagnol « BCV », spécialisé dans la défense des victimes d'accidents aériens.

La prise en charge des victimes.- Peu de choses existe en Espagne concernant la prise en charge des victimes d'accidents collectifs. Lors de l'accident de la Spanair, les familles avaient fortement critiqué à l'époque l'absence de réponse uniforme et efficace de la part du Gouvernement et de la compagnie aérienne. Cette mauvaise gestion est à l'origine d'un décret royal adopté en août 2013¹⁰⁶, introduisant en droit espagnol les exigences des dispositions de l'article 21 du règlement (UE) n ° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 Octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, relatif à l'assistance aux victimes d'accidents aériens et leurs familles.

En matière aérienne, ce décret crée un régime complet pour assurer la protection des victimes d'accidents aériens et à leurs familles. Selon le texte lui-même , « *Cet arrêté royal a pour objet:*

(...)

b) d'adopter des mesures devant être prises par le gouvernement pour assurer la présence des victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches.

c) Développer l'obligation pour les transporteurs de disposer d'un plan d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches vertu de l'article 37.3 de la Loi 21/2003, du 7 Juillet, la sécurité aérienne ».

Une brochure a été publiée par le Ministère des Transports à l'issue de l'approbation du Règlement d' Assistance. Il appartient à la compagnie aérienne de s'occuper de la gestion du *Centro de Asistencia a Familiares*.

Enfin, il faut signaler que les victimes s'organisent également en associations. A titre d'exemple, une association des victimes de l'accident ferroviaire d'Alvia à SAINT-JACQUES-DE-COMPOSTELLE (APAFAS) a vu le jour de même que l'association des victimes du vol JK5022 pour le crash de la Spanair.

b) Enquêtes et pénalisation

Tout accident de transport collectif donne lieu, à l'instar des autres pays européens, à une double enquête : administrative et pénale. Ainsi, dans le cadre de l'accident

¹⁰⁶ Décret royal n°632/2013, du 2 Août relatif à l'assistance aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches, Boletín Oficial Del Estado, Núm. 185 Sábado 3 de agosto de 2013 Sec. I. Pág. 56791.

ferroviaire de SAINT-JACQUES DE COMPOSTELLE, deux enquêtes sont en cours pour déterminer les causes du drame : une enquête lancée par la justice et une enquête menée par la *Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios* (commission d'enquête du ministère espagnol des Transports). Dans le cas des chemins de fer, L'enquête est réglementée par le décret royal 810/2007 du 22 Juin 2007, approuvant le règlement sur la sécurité de la circulation Réseau ferroviaire d'intérêt général réglemente, Titre III, l'enquête sur l'accident ferroviaire¹⁰⁷. Egalement, lors de la catastrophe aérienne de la Spanair, l'enquête a été confiée à la Commission espagnole d'enquête sur les accidents de l'aviation civile (*Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil*), homologue du BEA français.

Sur le plan pénal, les poursuites ont pour fondement les infractions réprimant l'imprudence. En Espagne, le Code pénal de 1995 régit l'imprudence à l'article 12, équivalent de l'article 121-3 du Code pénal français :

“Las acciones u omisiones imprudentes sólo se castigarán cuando expresamente lo disponga la Ley” (" Les actions ou omissions imprudentes seront punies seulement lorsque la loi le prévoit expressément ").

A l'image de la loi française du 10 juillet 2000, un recul de la répression de l'imprudence est prôné, au nom d'un principe d'intervention minimale du droit pénal. Selon la doctrine espagnole, ce principe signifie que « *Le droit pénal n'intervient pas dans le visage de régulation tous les comportements de l'homme dans la société, mais seulement afin d'éviter les attaques les plus graves à l'encontre de la loi significatif* »¹⁰⁸.

La réticence à apprécier les imprudences légères (*culpa levissima*), est justifiée par la préférence de la gestion celles-ci par des sanctions civiles ou administratives.

L'homicide par imprudence constitue un délit ou une « *faute* », selon qu'il résulte d'une imprudence grave ou légère, la nature de l'imprudence étant appréciée par les tribunaux. Dans le premier cas, il appartient à la catégorie des « *délits* » et constitue un homicide par imprudence grave. Dans le second, il fait partie des « *fautes* » et est classé parmi les « *infractions contre les personnes* ». L'article 142.1 du Code pénal exige une « *négligence grave* » qui permet de distinguer cette infraction de l'infraction prévue à l'article 621.2 du Code pénal. Les coups et blessures par imprudence grave sont réprimés aux articles 147 et

¹⁰⁷ Cette réglementation est issue de la transposition en droit national de la directive européenne 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

¹⁰⁸ Blanco Lozanco, Carlos, *Derecho Penal, Parte General*. Editorial La Ley, 2003.

152 du Code Pénal.

Homicide involontaire : Article 142 alinéa 1^{er} du Code pénal espagnol¹⁰⁹ :

La négligence qui cause la mort d'une autre personne sera puni comme coupable d'homicide par imprudence, d'un emprisonnement de un à quatre ans.

Coups et blessures par imprudence grave : articles 147 et 152 du Code Pénal.

Article 152¹¹⁰.

1. La négligence qui va provoquer une des lésions mentionnées dans les articles précédents, sera punie:

1. d'une peine d'emprisonnement de trois à six mois, dans le cas de l'article 147.1
2. d'une peine d'emprisonnement de un à trois ans, dans le cas de l'article 149.
3. d'une peine d'emprisonnement de six mois à deux ans, dans le cas de l'article 150

Article 621.2 du Code pénal:

"1. La négligence que l'une des blessures causées par application du paragraphe 2 de l'article 147, sera puni d'une amende de un à deux mois.

2. La légère négligence qui cause la mort d'une autre personne, sera puni d'une amende de un à deux mois.

3. Ceux qui causera une blessure légère négligence constitue un crime doit être puni d'une amende de 10 à 30 jours ".

En règle générale, l'infraction qui résulte d'une imprudence est sanctionnée seulement en cas d'imprudence grave, et la peine peut être aggravée lorsque cette imprudence se double d'une " imprudence professionnelle ".

¹⁰⁹ Artículo 142 :

1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.
2. Cuando el homicidio imprudente sea cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo, y respectivamente, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o la privación del derecho a la tenencia y porte de armas, de uno a seis años.
3. Cuando el homicidio fuere cometido por imprudencia profesional se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de tres a seis años.

¹¹⁰ Artículo 152 :

1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado: 1. Con la pena de prisión de tres a seis meses, si se tratare de las lesiones del artículo 147.1.
2. Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149. 3. Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.
2. Cuando los hechos referidos en este artículo se hayan cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo, y respectivamente, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o del derecho a la tenencia y porte de armas por término de uno a cuatro años.
3. Cuando las lesiones fueren cometidas por imprudencia profesional se impondrá asimismo la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de uno a cuatro años.

Ainsi, dans le cadre de l'accident ferroviaire de SAINT-JACQUES DE COMPOSTELLE, le conducteur du train, a été inculpé de 79 faits d'homicide par imprudence et de multiples infractions pour coups et blessures, à la fin du mois de juillet 2013.

Les éléments constitutifs de l'imprudence sont équivalents au droit français :

- 1) Un acte ou une omission n'est pas intentionnelle ou malveillante volontairement.
- 2) Une preuve de négligence pour manque de prévoyance.
- 4) un dommage (l'infraction d'homicide involontaire est une infraction de résultat).
- 5) un lien de causalité adéquat entre le comportement et les dommages.

On observera qu'en Espagne, la presque totalité des catastrophes aéronautiques ont fait l'objet d'une instruction pénale avant d'être finalement classées sans suite.

Du point de vue procédural, en Espagne, comme en France, les familles de victimes peuvent se constituer partie civile devant le juge d'instruction, leur permettant d'être régulièrement tenues au courant des avancées de l'enquête par le juge d'instruction (Article 109 du code de procédure pénale).

LE NAUFRAGE DE BANYOLES :

Tribunal pénal de GERONE 3 février 2003

Le procureur de la République avait requis contre les trois prévenus (les deux propriétaires du bateau et un conseiller municipal de BANYOLES) 4 ans de réclusion. Le tribunal les a condamnés à 30 mois de prison.

Ce procès a fait l'objet d'un traitement spécial par la Justice qui a organisé pour les familles des victimes une liaison directe avec le tribunal de GERONE dans trois palais de justice en France.

Cour d'appel de GERONE 20 janvier 2004

En appel, Les deux propriétaires du bateau sont condamnés à trois ans de prison ferme contre trente mois lors du premier jugement. Le troisième prévenu, le conseiller municipal de BANYOLES a été en revanche acquitté des charges d'homicides par imprudence mais condamné à une amende de 360 euros pour 21 fautes d'imprudence légère avec résultat de mort et 22 fautes d'imprudence légère avec résultat de blessure.

L'ACCIDENT AERIEN DU VOL 5022 DE LA COMPAGNIE SPANAIR

Dans le cadre de l'enquête, plusieurs personnes avaient été inculpées d'homicide involontaire

par un tribunal madrilène (deux techniciens ayant révisé l'avion et leur responsable, le chef des services de maintenance de Spanair à l'aéroport de MADRID-BARAJAS).

Pour lancer ces poursuites, le magistrat s'est essentiellement basé sur le rapport préliminaire de la Commission d'enquête administrative de l'aviation civile espagnole. Ce rapport « *n'est pas définitif* », reconnaît le juge dans sa décision, mais il « *apporte tout de même des indices* ».

Le juge d'instruction a également décidé la création d'une nouvelle commission d'enquête, qui travaillera parallèlement à la commission d'enquête administrative de l'aviation civile espagnole, rédactrice du rapport préliminaire. Cette commission était composée de deux pilotes, deux ingénieurs et deux mécaniciens, de plus de 15 ans d'expérience professionnelle, qui devront rendre un "rapport d'expertise dont l'objectif sera de déterminer la cause ou les causes de l'accident du 20 août.

A l'issu de son enquête, le juge d'instruction s'était prononcé pour un renvoi devant la juridiction de jugement. Cependant, en septembre 2012, après 5 ans d'enquête, la Cour d'appel de MADRID a rendu une décision de classement sans suite de l'instruction pénale. Cette décision repose sur l'extinction de la responsabilité pénale due au décès des seules personnes potentiellement responsables du point de vue pénal : les pilotes. De plus, le rapport d'enquête administratif, sur lequel se fondent les ordonnances, confirme que les actions des mécaniciens ont été correctes et non critiquables du point de vue pénal.

3. Italie

LA CATASTROPHE AERIENNE DE MILAN-LINATE

L'accident de LINATE est une collision survenue le 8 octobre 2001, entre un avion de la compagnie aérienne Scandinavian Airlines System, en phase de décollage et un Cessna Citation engagé par erreur sur la piste à cause d'un épais brouillard. À la suite du choc, le premier appareil ne réussit pas à achever la phase de décollage et s'écrase contre le dépôt à bagages situé dans le prolongement de la piste. Le choc et l'incendie qui s'ensuit ne laissent aucune échappatoire aux occupants prisonniers des deux aéronefs. On dénombra 118 victimes.

LE NAUFRAGE DU COSTA CONCORDIA

Le navire de croisière Costa Concordia s'est échoué sur un banc de sable près de l'île de GIGLIO, au sud de la Toscane en Italie dans la nuit du 13 au 14 janvier 2012. Il y avait 4200 personnes à bord : 3200 passagers et 1000 membres d'équipage. 32 personnes ont trouvé la mort.

a) Indemnisation et judiciarisation

En Italie, les suites des accidents collectifs sont gérées pour leur majeure partie par la voie de transactions, selon les règles de droit commun¹¹¹. Déjà, à l'occasion de la catastrophe de SEVESO, les indemnisations avaient été réglées par la voie de transactions. Les juridictions civiles, n'avaient eu à s'occuper que de quelques demandes d'indemnisation de dommages non patrimoniaux, en s'efforçant d'ailleurs de traiter ces questions sans recourir à la responsabilité civile, c'est-à-dire en favorisant le recours à la médiation et au contrat¹¹².

Néanmoins, la catastrophe maritime du COSTA CONCORDIA a montré les limites et les dangers du recours à la voie amiable dans le système italien¹¹³. Un protocole d'indemnisation a été proposé par la société Costa Croisière deux semaines après le naufrage (le 30 janvier). La société proposait à chaque passager la somme de 11 000 € à titre de dédommagement, moyennant une renonciation à tout droit à agir ; le délai pour accepter cette offre était de quinze jours seulement. Ainsi, un mois après la catastrophe, la société Costa

¹¹¹ Rapport Gestion des accidents collectifs en coopération internationale. Coopération avec la France- le cas de l'Italie, Ministère de la Justice - Service Des Affaires Européennes Et Internationales, 2006.

¹¹² Rapport Italie, p. 9

¹¹³ M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Indemnisation des victimes du Costa Concordia : qui va piano, va sano... », JAC n° 125.

comptait solder une partie importante du volet indemnitaire de l'affaire.

Cette somme forfaitaire couvrait « - la perte des bagages et des autres effets personnels,- le choc émotionnel et psychologique causé par l'accident,- tous les autres éventuels dommages patrimoniaux occasionnés. » Il s'agissait d'une offre globale, forfaitaire et définitive, transactionnelle, en compensation de l'ensemble des préjudices subis, de quelque nature que ce soit. Les victimes qui acceptaient cette proposition ne pouvaient plus engager aucune autre action en réparation devant les tribunaux civils et pénaux de n'importe quels pays. Néanmoins, dans le cadre d'une action pénale, la constitution de partie civile sans demande de dommages et intérêts restait possible, permettant aux victimes d'être parties au procès pénal¹¹⁴.

N'étaient pas concernées par ce protocole, les familles des victimes décédées, des disparus et les passagers qui ont été blessés et ont reçu des soins médicaux sur place. Ces victimes ont fait l'objet d'une proposition séparée.

L'action civile devant les juridictions pénales.- En Italie, la victime ne peut pas déclencher les poursuites, mais peut se constituer partie civile par voie d'intervention. Elle peut, dès lors que l'infraction lui a causé un dommage, intervenir à tous les stades de la procédure pour demander réparation. Cependant, la législation ne permet pas de se porter partie civile au pénal, si les victimes ont été indemnisées ou si elles sont en cours d'indemnisation.

¹¹⁴ Agissant pour la défense des victimes françaises du naufrage, la Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs (FENVAC), a le 14 février 2012, assigné la société Costa en référé devant le TGI de Nanterre. L'association « Collectif des rescapés français du Concordia », créée après le drame, ainsi que des victimes individuelles sont intervenues volontairement à l'instance. (TGI Nanterre, ord. Réf., 13 février 2012, RG n° 12/00424, J. Laengy, « Costa Concordia : un référé intéressant », JAC n° 121 ; C. Lienhard, « Costa Concordia : le juge des référés, ordonnateur et facilitateur de l'indemnisation des victimes », Gaz. Pal., 18-19 avril 2012, p. 16). CA Versailles, 9 mai 2012. Les juges français ont prorogé le délai pour une durée de trois mois supplémentaires ce qui permet aux destinataires de l'offre de mesurer, au moins pour partie, l'étendue de leurs préjudices, et de décider plus sereinement si la somme de 11 000 euros offerte par Costa en constituait une compensation suffisante. Le premier juge avait, sous astreinte de 100 000 euros par jour de retard, ordonné à la société de publier sur la page d'accueil de son site internet dirigé vers la France le communiqué suivant : « Par ordonnance du 13 février 2012, le président du tribunal de grande instance de Nanterre, statuant en référé, a suspendu le délai accordé jusqu'au 14 février par la société Costa Crociere S.P.A. aux passagers du paquebot Costa Concordia pour accepter son offre d'indemnisation et a prorogé les effets de cette offre pour une durée de trois mois supplémentaires ». La Cour de cassation a rejeté le pourvoi de la société Costa dès lors que la Cour d'appel avait constaté par motifs propres et adoptés que les victimes en cause étaient toutes dans la nécessité d'obtenir une avance sur leur indemnité pour faire face aux besoins les plus urgents et qu'elles étaient d'autant plus fragilisées qu'elles avaient été confrontées à des circonstances exceptionnelles. Civ. 1^{ère}, 14 novembre 2013, n° 12-25102, C. Lienhard, « Costa Concordia, la Cour de cassation sanctionne l'offre transactionnelle déloyale », JAC 139, déc. 2013.

On relèvera que la participation au procès pénal peut également se faire collectivement. Les associations ont le droit de se porter partie civile. Cependant, contrairement à la France, le droit de se constituer partie civile n'appartient pas aux associations *ad hoc* constituées à la suite d'une catastrophe. Seules les associations existant avant le procès sont admises au procès. Ainsi, dans le cadre du naufrage du Costa Concordia, le collectif des victimes françaises, « *Collectif des naufragés du Concordia* », qui compte 350 adhérents, n'a pu se constituer partie civile. Selon le droit italien, pour pouvoir le faire, le collectif aurait dû se former ... avant la catastrophe.

b) Enquêtes et pénalisation

On relève, en Italie, une contestation doctrinale de la pénalisation des catastrophes concernant les catastrophes technologiques. Ainsi, F. Centonze, estime que, étant donné les caractères imprévisible et inévitable de la catastrophe technologique, l'utilisation de la peine est injuste. L'auteur soutient que les catastrophes technologiques sont aujourd'hui une occurrence « *normale* » dans une société qui permet certaines activités en raison de leur utilité sociale, en acceptant le risque pour cette seule raison. Il plaide en conséquence pour le recours à des sanctions administratives étendues aux personnes morales, ainsi que pour une « *refonte radicale des mécanismes d'attribution de la responsabilité de l'individu* »¹¹⁵. Parallèlement, on observera qu'il existe en Italie une véritable tradition de pénalisation des catastrophes de manière générale. Ainsi, en est-il en matière de catastrophe naturelle ou sanitaire. On en voudra pour preuve d'abord, le retentissant procès dans le cadre du séisme de l'Aquila survenu le 6 avril 2009 en Italie qui avait fait 308 morts¹¹⁶. Les anciens membres de la commission compétente en matière de prévention et de prévision du risque sismique, ont été reconnus coupables d'homicides involontaires, pour avoir sous-estimé le danger du séisme, avoir fourni des informations insuffisantes relativement au phénomène, et réalisé « une évaluation du risque sismique approximative, générique et inefficace, et condamnés en conséquence à 6 ans d'emprisonnement, à l'interdiction à vie de toute fonction publique et au versement de 7 millions d'euros aux victimes.

L'exemple du procès de l'amiante est également particulièrement illustratif. Jugé pour « *catastrophe sanitaire et environnementale* » (*disastro ambiente*) et « *infraction aux règles*

¹¹⁵ F. Centonze, *La normalità dei disastri tecnologici: il problema del congedo dal diritto penale*, Milano, 2004, page 5.

¹¹⁶ Tribunale dell' Aquila, 22 ott. 2012, PM c/ Fr. Barberi et a., JAC n°128, Actualité catastrophes, J. Laengy ; Environnement n° 2, février 2013, alerte 25, Catastrophes naturelles : le retour du bouc émissaire ? Focus par P. Billet.

de la sécurité au travail », l'un des principaux actionnaires de la société Eternit, a été condamné par la Cour d'appel de Turin, le 3 juin 2013, à 18 ans de prison (contre 16 ans en première instance), pour la mort de près de 3.000 personnes, ouvriers ou riverains des usines qui fabriquaient de l'amiante. Cinq ans d'enquête avaient conduit à ce procès, qui a réuni plus de 6.000 parties civiles (victimes, proches de victimes, syndicats, sécurité sociale italienne...).

Lors d'un accident collectif de transport, deux enquêtes sont systématiquement menées en Italie : administrative et judiciaire. Par exemple, lors de la catastrophe aérienne de LINATE, deux enquêtes ont été ouvertes, l'une confiée à un juge milanais, l'autre à une commission technique de l'aviation italienne. De même, à la suite du naufrage du Costa Concordia, une enquête fut menée par le Ministère italien des Infrastructures et Transport (MIT)¹¹⁷ italien et une autre par l'autorité judiciaire.

Concernant, l'enquête administrative, l'autorité d'enquête sur la sécurité de l'aviation civile de l'Etat italien compétente est *l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo* (ANSV)¹¹⁸. Cette enquête de sécurité a pour seul but la prévention.

Parallèlement, une enquête judiciaire est systématiquement ouverte en cas d'accident collectif, qu'il s'agisse d'un accident ferroviaire (exemple : lors de la catastrophe ferroviaire de VIAREGGIO le 29 juin 2009, une information judiciaire a été ouverte. Cet accident ferroviaire est le plus grave survenu en Italie) ; aérien (accident de MILAN LINATE) ou maritime (COSTA CONCORDIA).

S'agissant du fondement des poursuites, le Code pénal italien présente la particularité de prévoir des incriminations spécifiques en cas de catastrophes aérienne, ferroviaire et maritime, en concours avec les infractions d'homicides et de blessures involontaires¹¹⁹. Ainsi par exemple, la loi punit tout comportement susceptible de donner lieu à un accident de train, qu'il résulte d'une action ou d'une omission. L'infraction suppose que se produise un événement d'une gravité exceptionnelle. Plus précisément, il n'est pas nécessaire que se produise des dommages importants aux personnes ou aux biens, mais il suffit qu'ils aient été exposés à un risque important, de manière à générer l'émotion de la communauté.

¹¹⁷ Son rapport d'enquête a été publié le 13 Janvier 2012 et disponible en ligne :

http://www.safety4sea.com/images/media/pdf/Costa_Concordia_-_Full_Investigation_Report.pdf.

¹¹⁸ Créé par le décret législatif 25 Février 1999 n. 66.

¹¹⁹ Article 42, alinéa 2 : «Nul ne peut être puni pour un acte prévu par la loi comme un crime, s'il n'a pas commis intentionnellement, sauf en cas d'homicide involontaire lorsqu'il est expressément prévu par la loi.". Article 43 al. 2 : « est un homicide involontaire, ou contre l'intention, lors de l'événement, bien que prévu, n'est pas recherché par l'agent et se produit en raison d'une négligence ou d'imprudence ou de l'inexpérience, ou le défaut de se conformer aux lois, règlements, ordres ou disciplines. ".

Article 428 : Naufragio, sommersione o disastro aviatorio (Naufrage, submersion ou catastrophe aérienne)

Chiunque cagiona il naufragio o la sommersione di una nave o di un altro edificio natante, ovvero la caduta di un aeromobile, di altrui proprietà, è punito con la reclusione da cinque a dodici anni.

La pena è della reclusione da cinque a quindici anni se il fatto è commesso distruggendo, rimuovendo o facendo mancare le lanterne o altri segnali, ovvero adoperando falsi segnali o altri mezzi fraudolenti.

Le disposizioni di questo articolo si applicano anche a chi cagiona il naufragio o la sommersione di una nave o di un altro edificio natante, ovvero la caduta di un aeromobile, di sua proprietà, se dal fatto deriva pericolo per la incolumità pubblica.

Celui qui provoque le naufrage d'un navire, ou la chute d'un avion, appartenant à autrui, sera puni d'un emprisonnement de cinq à douze ans.

La peine est un emprisonnement de cinq à quinze ans si l'infraction est commise par détruire, d'enlever ou de faire manquer les lanternes ou d'autres signaux, ou l'emploi de faux signaux ou d'autres moyens frauduleux. Les dispositions du présent article s'appliquent également aux personnes qui provoque l'épave ou le naufrage d'un navire ou d'un navire d'un autre bâtiment, ou la chute d'un aéronef lui appartenant, l'acte cause un danger pour la sécurité publique [432 , 449 , 450] .

Pour la catastrophe coupable, la peine peut être portée à cinq ans, la peine qui pourrait être doublé si la catastrophe impliquant le transport de personnes.

Art. 430: Disastro ferroviario (catastrophe ferroviaire)

Chiunque cagiona un disastro ferroviario è punito con la reclusione da cinque a quindici anni .

(Quiconque cause un accident de train sera puni d'un emprisonnement de cinq à quinze ans).

Article 449 Delitti colposi di danno.

Chiunque, al di fuori delle ipotesi previste nel secondo comma dell'articolo 423-bis, cagiona per colpa un incendio o un altro disastro preveduto dal capo primo di questo titolo, è punito con la reclusione da uno a cinque anni.

La pena è raddoppiata se si tratta di disastro ferroviario o di naufragio o di sommersione di una nave adibita a trasporto di persone o di caduta di un aeromobile adibito a trasporto di persone.

Celui qui, en dehors des cas prévus au deuxième alinéa de l'article 423bis, provoque par négligence un incendie, ou une autre catastrophe prévue par la première section de ce titre,

doit être puni d'une peine d'emprisonnement de un à cinq ans.

La peine est doublée en cas de catastrophe ferroviaire ou de naufrage ou noyade d'un navire utilisé pour transporter des personnes ou de chute d'un avion utilisé pour le transport de personnes.

Article 589. Omicidio colposo (Homicide involontaire)

Chiunque cagiona per colpa la morte di una persona è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni.

Quiconque cause la mort d'une personne sera puni d'un emprisonnement de six mois à cinq ans

alinéa 3 : *Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni quindici* [C.P.P. 235].

En cas de décès de plusieurs personnes, ou de la mort d'une ou de plusieurs personnes et des blessures à une ou plusieurs personnes, la peine est multipliée par trois, mais la peine ne peut pas dépasser quinze années.

S'agissant des modalités des poursuites, le droit italien permet le recours à des procédures spéciales qui conduisent à un jugement anticipé de l'affaire que sont la procédure de « *rito abbreviato* » procès accéléré ou « *giudizio abbreviato* » (jugement abrégé) et les peines négociées (*patteggiamento*)¹²⁰ dans le cadre des catastrophes et connaît donc une forme légère de déjudiciarisation. Ces procédures restent malgré tout, dépendantes du pouvoir du juge.

Concernant d'abord, la procédure accélérée, celle-ci est prévue et réglementée par les articles 438 et suiv. du Code de procédure pénale. Cette procédure prévoit que le prévenu peut demander, avec l'accord du Ministère public, au juge de l'enquête préliminaire de statuer au fond. Le consentement de ce dernier est également requis. La condamnation prononcée sera réduite d'un tiers par rapport au minimum qui aurait dû être infligé. La phase de l'audience de jugement est supprimée.

Dans le cadre de l'accident aérien de LINATE, le processus de jugement a été divisé en deux parties, l'une selon la procédure ordinaire et l'autre selon la procédure de *rito abbreviato* . Deux décisions de justice ont ainsi été rendues :

¹²⁰ P. Tonini, Manuale di procedura penale, Guiffré, éd. Milan, 1999.

- le 16 Avril 2004 a été prononcé le jugement de première instance dans le cadre du processus ordinaire. Quatre responsables du transport aérien italien (le directeur de l'aéroport, le contrôleur de vol, l'administrateur délégué de l'organisme de contrôle du trafic aérien civil et le responsable des deux aéroports de **LINATE** et **MALPENSA**) étaient condamnés par le tribunal de MILAN à des peines de six ans et demi à huit ans de prison. (Milan Cour. Criminal Section 5 °, le 16 Avril 2004).

- le 14 Mars 2005, dans le *giudizio abbreviato*, quatre prévenus étaient également condamnés à diverses peines de prison pour homicides involontaires. La peine la plus lourde prononcée a été de quatre ans et demi de prison.

Dans le procès en appel, le 7 Juillet 2006, les condamnations ont été partiellement confirmées et les peines réduites.

Le 20 février 2008, la Cour de cassation a confirmé la décision de la Cour d'appel.

Le *paggiamento* (ou *applicacazionne della pena su richiesta delle parti* / (*application de la peine sur requête des parties*)) ou peine négociée est prévu aux articles 444 à 448 du code de procédure pénale italien¹²¹. Cette technique, qui repose sur le consensualisme¹²² permet une entente entre le prévenu et le ministère public afin de proposer au juge une peine déterminée à subir. Cette proposition peut être demandé dès le stade de l'enquête préliminaire et jusqu'à la clôture de l'enquête préliminaire ou, lorsqu'elle fait défaut, jusqu'à l'ouverture de l'audience.

La victime est exclue de ce mécanisme même si elle s'est constituée partie civile. La victime a seulement le droit de connaître les termes de l'accord et doit avoir la possibilité d'interagir avec le juge, préalablement à sa décision, afin de soulever des causes d'irrecevabilité ou le rejet de la demande¹²³.

Dans le cadre de la catastrophe du COSTA CONCORDIA, le ministère public et 5 des co-accusés principaux dans le naufrage se sont entendus pour proposer au du juge des audiences préliminaires l'*applicacazionne della pena su richiesta delle parti*.

¹²¹ S. Marcolini, Il patteggiamento nel sistema della giustizia penale negoziata , Milano, 2005, 41 ; E. Dolcini, Problemi vecchi e nuovi in tema di riti alternativi: patteggiamento, accertamento di responsabilità, misura della pena , in Riv. it. dir. e proc. pen., 2009, 569 ; M.Caputo, Il diritto penale e il problema del patteggiamento , Napoli, 2009.

¹²² J. Pradel, *Droit pénal comparé*, 2008, p. 451 et s.

¹²³ Cour de cassation stylo., sect. III, 18.6.1997, n. 2442 *Groppelli*, dans *CED Cass.*, RV. 208809.

Le 20 juillet 2013, ont ainsi été condamnés le responsable de la cellule de crise de Costa Croisières sur le continent (2 ans et 10 mois), le commandant en second (1 an et 11 mois), le commissaire de bord (2 ans et 6 mois), un officier (1 an et 6 mois), et le timonier (1 an et 8 mois) pour homicide involontaire et naufrage.

Sur demande d'un collectif de victimes («*Justice pour Concordia* »)¹²⁴, le procureur général de Florence a saisi la cour suprême pour voir annuler cette décision. Si la cour suprême annule la décision du juge des audiences, les cinq coaccusés rejoindront le capitaine dans le box des accusés...

Par ailleurs, Costa Croisières, peine négociée d'un million d'euros pour sa responsabilité administrative dans le naufrage. Si le droit pénal italien rejette en principe la responsabilité des personnes morales, il prévoit la possibilité de prononcer des sanctions administratives pécuniaires. Mais comme les comportements relèvent du champ pénal, c'est le juge pénal qui est compétent en la matière.

Enfin, s'agissant de l'organisation du procès, les juridictions pénales italiennes ont été confrontées aux difficultés matérielles et organisationnelles d'un procès de catastrophes. Le nombre important de participants – les victimes et leurs familles, les mis en cause, les avocats, le public, la médiatisation très importante – peut se révéler incompatible avec les capacités d'accueil des tribunaux. L'organisation des procès de catastrophe suppose alors la détermination de leur localisation. Dans le cadre du naufrage du Costa Concordia, le procès a été délocalisé à l'extérieur de la juridiction, et se déroule au théâtre moderne de la ville de Grosseto (400 témoins, 250 parties civiles, et 300 journalistes accrédités). Il y aura environ 60 audiences réparties sur plusieurs mois, la fin du procès étant prévue pour le mois d'avril 2014. Le procès est ouvert au public dans la mesure des places disponibles, la presse est présente sur accréditation, un écran géant placé à l'extérieur permet aux personnes qui ne peuvent pas entrer dans le théâtre de suivre les audiences.

¹²⁴ Il Fatto Quotidiano, Concordia, la procura di Firenze impugna il patteggiamento di altri 5 imputati, 23 settembre 2013.

4) Belgique

L'EXPLOSION DE GHISLENGHIEN

La catastrophe de GHISLENGHIEN, survenue en Belgique le 30 juillet 2004 lors de l'explosion d'une canalisation de gaz, a été considérée comme une catastrophe technologique majeure. Son ampleur et la gravité des dommages subis par les victimes ont suscité un grand émoi dans l'opinion publique tandis que le traitement juridique de l'indemnisation des victimes et l'établissement des responsabilités ont posé un certain nombre de difficultés¹²⁵.

La catastrophe trouve son siège dans un chantier de construction entrepris dans la zone industrielle de GHISLENGHIEN, et dont la réalisation fait intervenir plusieurs personnes ou entreprises : le maître de l'ouvrage Société DIAMANT BOART (auj. SA HUSQVARNA BELGIUM), un architecte (société ARCHITECTENVENNOOTSSCHAP, gérant M. PERSOONS), un bureau d'études (SA VK ENGINEERING), une société assurant la sécurité du chantier (CAD&V), une association momentanée de deux sociétés TRAMO et JOURET à qui a été confiée la sous-traitance de l'exécution des travaux de voirie et d'égouttage. La parcelle sur laquelle doit être construit le bâtiment, les parkings et voiries d'accès étant traversés par deux conduites de gaz appartenant à la SA FLUXYS, il est procédé à un repérage par sondages assuré par la société FLUXYS et les entrepreneurs généraux. Ces derniers se déroulent du 21 novembre 2003 jusqu'au 24 mai 2004. Lorsque le 24 juin 2004, des travaux de stabilisation débutent, et alors que des travaux de fraisage sont effectués juste au-dessus des conduites, le conducteur de l'engin de chantier craint avoir heurté la conduite de distribution. Des vérifications sont effectuées sans résultat probant et le 30 juillet 2004 vers 6h40 des odeurs suspectes de gaz sont détectées par les ouvriers du chantier et dans l'immeuble. Une violente explosion se produit à 8h55 au niveau de la conduite éventrée, libérant un nuage important de gaz qui va s'enflammer pour former une torchère de plus de 200 mètres de hauteur soufflant tous les bâtiments alentours qui n'avaient pas été évacués. Au total, 24 personnes sont décédées, 132 ont été blessées par de graves brûlures. L'expertise montrera que la canalisation avait été heurtée plusieurs fois par l'engin de chantier sur une distance de 50 mètres et que la conduite s'est progressivement fragilisée en raison des variations de pression du gaz jusque fissurer sur une longueur de 10m et se rompre finalement.

LA CATASTROPHE FERROVIAIRE DE PECROT

L'accident s'était produit le 27 mars 2001, sur la ligne OTTIGNIES-LOUVAIN. Un train, dont le conducteur avait brûlé un feu rouge, avait percuté un train de voyageurs venant en sens inverse. L'accident a causé le décès de huit personnes et des blessures à près de 80 autres.

¹²⁵ B. Dubuisson, « Autopsie d'une catastrophe technologique en Belgique, La catastrophe de Ghislenghien », *in Pour un droit équitable, engagé et chaleureux, Mélanges P. Wessner*, éd. Guillod et Müller, coll. Neuchâtoise, 2011, p. 107 et s.

a) Indemnisation et judiciarisation

En matière d'accidents de transport collectifs, on assiste à peu de déjudiciarisation civile en droit belge. Une étude réalisée en 2008¹²⁶ en matière d'accidents ferroviaire fait le point sur les différents fondements juridiques offerts aux victimes pour tenter d'obtenir réparation des dommages corporels subis lors de tels événements. Ainsi, en cas de survenance d'un accident ferroviaire entraînant des lésions corporelles, les victimes pourront mettre en œuvre soit les fondements traditionnels de la responsabilité, contractuelle ou délictuelle, des exploitants de chemin de fer. En principe, les voyageurs sont indemnisés sur le fondement du contrat de transport et la responsabilité contractuelle qui est susceptible d'en découler pour le transporteur¹²⁷. Pour ceux qui n'ont pas conclu de contrat de transport, la mise en cause de l'exploitant se fait sur le fondement de la responsabilité extracontractuelle (c. civ. art. 1382 et 1383). Il convient toutefois de souligner que les voyageurs peuvent également mettre en œuvre la responsabilité délictuelle. La cour de cassation belge autorise le choix entre les deux fondements, contractuel et délictuel, lorsque le manquement reproché au cocontractant est constitutif d'une infraction pénale¹²⁸, tel que par exemple en cas d'homicide involontaire. Dans le procès de la catastrophe ferroviaire de PECROT, le tribunal de police de Nivelles a ainsi admis les constitutions de parties civiles formées par les voyageurs blessés ou par leurs ayants droits contre la SNCB, laquelle était poursuivie pénalement pour coups et blessures et homicides involontaires¹²⁹. Une telle voie d'indemnisation a pour inconvénient d'être longue et complexe pour les victimes. Les victimes ou leurs ayant-droits ne peut avoir lieu qu'après l'achèvement des éventuelles expertises, reconstitutions ordonnées dans le cadre d'une instruction répressive.

S'agissant des victimes de catastrophes technologiques, la réparation des dommages causés par la catastrophe de GHISLENGHIEN, en l'absence d'un régime spécial d'indemnisation, pouvait mobiliser différents régimes spéciaux de réparation, ainsi que la responsabilité civile de droit commun.

Régimes spéciaux

La plupart des victimes ayant été touchées dans leur activité professionnelle, ont pu

¹²⁶ Nicolas Estienne, « L'indemnisation des victimes d'accidents ferroviaires », in *Liber amicorum J.-L. Fagnart*, Bruylant, 2008, p. 499.

¹²⁷ Loi du 25 août 1891, J.L. Fagnart, « la durée de l'obligation de sécurité dans le transport terrestre de voyageurs », RGAR, 1971, n°8.564

¹²⁸ Cass., 26 oct. 1990, R.C.J.B., 1992, p. 497, note R.O. Dalcq.

¹²⁹ Pol. Nivelles, 15 sept. 2004, J.L.M.B., 204, p. 1407.

solliciter une indemnisation de leurs préjudices sur le fondement de la législation sur les accidents du travail (loi du 10 avril 1971). Mais cette indemnisation *via* une assurance accident du travail, estimant simplement le degré de capacité de la victime à poursuivre un travail, ne tient pas compte du préjudice physique et moral, ni des dégâts survenus sur les biens matériels tels qu'une voiture, par exemple, et exclut certaines victimes par ricochet. Par ailleurs, cette assurance accident du travail intervient en fonction d'un plafond de rémunération annuelle fixée à 37.000 euros.

Certaines victimes ont pu rechercher l'indemnisation de leurs préjudices sur le terrain de la loi du 21 novembre 1989 sur les usagers faibles de la route qui permet la réparation rapide et intégrale des dommages corporels prise en charge par l'assureur automobile qui couvre le véhicule impliqué dans l'accident. Les dommages aux biens causés par un véhicule impliqué dans un accident de la circulation en sont toutefois exclus. Mais là encore le régime a ses limites et l'indemnisation du conducteur et de ses ayants-droits se fait sur le terrain du droit commun.

Dans son rapport annuel de mai 2010, le Fonds commun de garantie automobile – l'organisme chargé de la gestion de l'indemnisation des victimes de GHISLENGHIEN – annonçait avoir payé 6,6 millions d'euros aux 48 victimes de la catastrophe ayant accepté le règlement à l'amiable avancé par les assureurs impliqués (hors préjudice matériel subi).

Droit commun

Sur le terrain du droit commun qui est semblable au droit français, on a pu relever qu'il existait « *des mécanismes d'indemnisation parfaitement suffisants et parfaitement adaptés* », comme la responsabilité du fait des choses fondée sur l'article 1384 alinéa 1^{er} du Code civil belge et qui désignait notamment la société Fluxys¹³⁰.

Mais leur application a été paralysée par les poursuites pénales et une application trop rigide du principe « le pénal tient le civil en l'état ». Les victimes qui avaient tenté de contourner cet écueil en intentant une action devant les tribunaux civils sur le fondement de la responsabilité du fait des choses n'ont pas été suivies par les magistrats. Un arrêt de la Cour de Bruxelles a ainsi décidé le 25 juin 2007 de surseoir à statuer sur les indemnisations au motif que la faute éventuelle d'un tiers et la causalité exclusive ou non de cette faute avec le dommage, constituaient des points de litige en communs avec ceux faisant l'objet de

¹³⁰ J-L. Fagnart, « Le nouveau droit des catastrophes technologiques », RGAR (Revue Générale des Assurances et des Responsabilités, revue belge), sept. 2012.14883.

l'instruction pénale en cours¹³¹. Il était pourtant relevé que « *dès le jour de l'explosion, (...) la responsabilité de la s.a. Fluxys et de la s.a. Husqvarna était engagée sur la base de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil* »¹³².

Ce blocage de l'indemnisation des victimes fut à tel point dénoncé pour les résultats choquants auxquels il pouvait aboutir qu'il est à l'origine d'une proposition de loi créant « un mécanisme qui accélère et simplifie les procédures d'indemnisation des personnes victimes d'une catastrophe technologique » qui donnera naissance à la loi du 13 novembre 2011 relative à l'indemnisation des dommages corporels et moraux découlant d'un accident technologique¹³³.

Cependant, à partir du moment où la responsabilité pénale de la société Fluxys a été retenue à l'issue de l'arrêt de la Cour d'appel du Mons (chambre correctionnelle), en date du 28 juin 2011, la société Fluxys a décidé de prendre en charge les indemnisations. Près de huit ans après la catastrophe de GHISLENGHIEN, 90 à 95 % des dossiers d'indemnisation pour les cas graves avaient été réglés de même qu'environ 180 dossiers de dommages corporels, une transaction ayant eu lieu en février 2012 par laquelle la société Fluxys s'est engagée auprès de 75 victimes à verser des montants jugés « record » d'indemnisation.

Désormais, l'adoption de la loi du 13 novembre 2011 relative à l'indemnisation des dommages corporels et moraux découlant d'un accident technologique est venue modifier l'état du droit. Comme la catastrophe d'AZF en France a donné lieu à une loi créant un régime d'indemnisation des victimes de catastrophes technologiques, la catastrophe de GHISLENGHIEN a provoqué l'adoption d'une loi relative à l'indemnisation des dommages découlant d'un accident technologique¹³⁴.

L'une des principales causes de retard de l'indemnisation ayant été identifiée comme étant la règle « *le criminel tient le civil en l'état* », une doctrine quasi unanime s'est exprimée lors des travaux parlementaires pour proposer de supprimer ou à tout le moins d'aménager ce principe du « *criminel tient le civil en l'état* ». Mais le législateur n'y a pas touché, préférant mettre en place un régime légal de règlement accéléré des dommages corporels déconnecté des procès en responsabilité. Le procédé choisi est un règlement pour compte de qui il appartiendra. La mise en œuvre du processus d'indemnisation est confiée au Fonds commun de garantie automobile chargé de lancer les appels de fonds auprès des assureurs et de gérer la

¹³¹ Bruxelles, 27 juin 2007, JLMB 2007.1736 obs. O. Michels.

¹³² J-L. Fagnart, *op. cit*

¹³³ J-L. Fagnart, *op. cit*

¹³⁴ B. Dubuisson, « La loi relative à l'indemnisation des dommages découlant d'un accident technologique », in *Mélanges Simar*, 2013.

procédure d'indemnisation¹³⁵.

b) Enquêtes et pénalisation

En Belgique, le procès pénal fait partie, à l'instar de la France, du traitement des catastrophes. Les accidents de transports, tels que ferroviaires et les catastrophes technologiques donnent lieu à une enquête administrative et à une enquête judiciaire. Concernant l'enquête administrative, celle-ci est menée en matière aérienne par une cellule indépendante d'enquête des accidents et incidents aériens. Cette cellule, qui a reçu le nom de *Air Accident Investigation Unit (Belgium)*, en abrégé AAIU(Be), tombe directement sous l'autorité du service public fédéral Mobilité et Transports et est fonctionnellement indépendante, en particulier de la direction générale du Transport aérien. En matière ferroviaire, l'autorité chargée de l'enquête est l'«Organisme d'Enquête sur les Accidents et incidents».

Ces enquêtes de sécurité visent à déterminer les circonstances et les causes de l'événement et non les responsabilités. Ces enquêtes sont distinctes de l'enquête judiciaire, qui se déroule en parallèle. Concernant cette dernière, sont mises en causes, poursuivies et le cas échéant condamnées, les personnes physiques et les personnes morales. Le fondement des poursuites est identique au droit français : les blessures et homicides involontaires. Le Code pénal réprime ces infractions aux articles 418 et s.

Art. 418. Est coupable d'homicide ou de lésion involontaires, celui qui a causé le mal par défaut de prévoyance ou de précaution, mais sans intention d'attenter à la personne d'autrui

Art. 419. Quiconque aura involontairement causé la mort d'une personne sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de cinquante [euros] à mille [euros].

Art. 420. S'il n'est résulté du défaut de prévoyance ou de précaution que des coups ou des blessures, le coupable (sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois) et d'une amende de cinquante [euros] à cinq cents [euros], ou d'une de ces peines seulement.

On soulignera que le droit pénal belge connaît la même exception que la législation

¹³⁵ Sur cette loi, v. J-L. Fagnart, *op. cit.* ; C. Lacroix, « Installations dangereuses, catastrophes technologiques et indemnisation : un comparatif franco-belge (prétexte pour un plaidoyer européen) », Riseo 2013-1.

française en matière ferroviaire. Dans le cas de ce type d'accidents, un texte spécial réprime l'homicide ou les blessures involontaires.

Art. 422 du C.P : Lorsqu'un convoi de chemin de fer aura éprouvé un accident de nature à mettre en péril les personnes qui s'y trouvaient, celui qui en aura été involontairement la cause sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de vingt-six [euros] à deux cents euros, ou d'une de ces peines seulement.

S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de cinquante euros à trois cents euros.

Si l'accident a causé la mort d'une personne, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de cent euros à six cents euros.

Dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de PECROT, le procès s'est soldé, le 15 septembre 2004, par la condamnation de la SNCB jugée comme seule responsable de l'accident, par le tribunal de police de Wavre¹³⁶, ce dernier, écartant ainsi la responsabilité du conducteur qui avait brûlé le feu rouge ainsi que 6 autres agents. La SNCB, qui n'a pas interjeté appel du jugement, a été condamnée au paiement d'une amende de 99.157,41 euros assortie du sursis pendant 3 ans, le temps dont dispose la société pour réaliser les équipements de sécurité adéquats.

Dans le cadre de la catastrophe de GHISLENGHIEN, l'une des difficultés a tenu dans la pluralité des parties impliquées dans la construction. Toutes ont été poursuivies au pénal pour coups et blessures et homicides involontaires et du chef de diverses infractions à la réglementation relative à la sécurité des chantiers.

Le jugement du tribunal correctionnel de TOURNAI est rendu le 22 février 2010.

Ont été acquittés : la SA FLUXYS, le maître de l'ouvrage (SA HUSQVARNA BELGIUM), la SPRL CAD&V et les coordonnateurs de la sécurité et de santé du chantier (Kamiel et Karin VRIJVERMAN), le délégué de l'association momentanée auprès du maître d'œuvre (M. CAPRON), le conducteur de travaux de la SA JOURET (M. DEMEUTER), le maire de la ville (M. VAN GROOTENBRULLE) et le secrétaire communal (M. DUVIVIER). Même si des fautes pouvaient leur être reprochées, elles ont été considérées comme sans lien de causalité avec l'explosion.

¹³⁶ Pol. Nivelles, 15 sept. 2004, J.L.M.B, 204, p. 1407.

Ont en revanche été condamnés : l'architecte (E. PERSOONS) pour manquement à son devoir de contrôle et de conseil vis à vis du maître de l'ouvrage, à son devoir de coordination ; la société responsable de la circulation de l'engin de chantier (société TRAMO) pour ne pas avoir effectué les sondages utiles ; le chef de travaux (M. DEWAELE), salarié de la société TRAMO, qui était chargé des opérations de stabilisation de la zone.

La Cour d'appel de MONS, chambre correctionnelle, statue le 28 juin 2011¹³⁷.

Sur le plan pénal, l'arrêt de la cour d'appel va étendre le champ des prévenus, coupables d'homicides involontaires et de coups et blessures involontaires par défaut de prévoyance ou de précaution (418 à 420 du code pénal).

Contrairement au tribunal, la cour d'appel retient la responsabilité pénale :

- des coordinateurs de la sécurité K et K VRIJVERMAN
- le maître de l'ouvrage (SA HUSQVARNA BELGIUM)
- SA FLUXYS en sa qualité d'exploitante d'un réseau de canalisations de gaz à haute pression, pour avoir méconnu une obligation de résultat consistant à garantir la sécurité de l'exploitation et l'étanchéité des conduites.
- DEMEUTER
- La société COLAS BELGIUM qui dirigeait les travaux du fait de son préposé CAPRON qui était responsable de la direction technique du chantier

Par ailleurs, la cour d'appel confirme la responsabilité pénale de :

- l'architecte (E.PERSOONS)
- la société TRAMO

Sur le plan civil, l'ensemble des prévenus sont condamnés à indemniser les victimes. C'est à partir de là que la société Fluxys mettra tout en œuvre pour transiger avec les victimes, contrairement aux autres responsables.

La Cour de cassation belge statue le 14 novembre 2012¹³⁸.

Elle était saisie de multiples pourvois formés par les prévenus (huit mémoires, 53 moyens) contre plus de 300 parties civiles (361 exactement). Ce qu'il faut en retenir à titre principal est que l'ensemble du volet pénal de l'arrêt rendu le 28 juin 2011 par la cour d'appel

¹³⁷ Extraits, RGAR sep. 2011. 14768.

¹³⁸ Extraits, RGAR oct. 2013.15009.

de MONS a été validé et qu'une partie très limitée du volet civil a été revue. La Cour de cassation a ainsi suivi l'avocat général près la Cour de cassation Raymond Loop. Il a ainsi été confirmé que la faute au sens des articles 418 à 420 du code pénal ne devait pas nécessairement découler de la violation d'une obligation légale ou réglementaire particulière et que la norme générale de prudence s'imposait à tous indépendamment d'un assujettissement éventuel auxdites obligations. Dès lors, la faute peut selon la Cour de cassation belge trouver son origine dans une atteinte, aussi légère soit-elle et quelle qu'en soit la forme, au devoir général de prudence ou de précaution, dont la loi ne définit pas le contenu.

5. Luxembourg

LA CATASTROPHE FERROVIAIRE FRANCO-LUXEMBOURGEOISE DE ZOUFFTGEN

Le 11 octobre 2006, un train de voyageurs de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL), assurant la liaison LUXEMBOURG - NANCY et un train de marchandises de la SNCF faisant le trajet BALE - THIONVILLE - BETTEMBOURG sont entrés en collision frontale. L'accident s'est produit à la frontière franco-luxembourgeoise, près de la localité de ZOUFFTGEN, sur une section de ligne à double voie exploitée temporairement en voie unique en raison de travaux qui avaient nécessité la neutralisation de l'autre voie. Cet accident a entraîné six décès - deux Luxembourgeois et quatre Français- dont les conducteurs et un agent travaillant sur le chantier de la voie contiguë et seize blessés.

LA CATASTROPHE AERIENNE DE LA LUXAIR

Le 6 novembre 2002, un Fokker F 50, exploité par la compagnie aérienne Luxair et effectuant un vol de BERLIN à destination de l'aéroport du LUXEMBOURG, s'écrasait au sol pendant l'approche finale vers LUXEMBOURG. Cet accident a entraîné le décès de dix-huit passagers et de deux membres de l'équipage, seuls le pilote et un passager survivront à leurs très graves blessures.

a) Indemnisation et judiciarisation

Il n'existe pas au Luxembourg de dispositif particulier du traitement de l'indemnisation en cas de catastrophes. L'indemnisation des dommages subis par la victime d'un accident suppose que soit engagée la responsabilité civile de l'auteur du dommage.

Toutefois, dans l'accident ferroviaire du ZOUFFTGEN, une convention d'indemnisation des victimes et des ayants droits a été mise en place. Cette convention a été signée, le 5 mars 2007, par l'ensemble des membres du comité de suivi *ad hoc*, composé du parquet, de la SNCF, de la CFL, de leurs assurances, des organismes sociaux et associations de défense des victimes. Il est à noter que les victimes n'avaient pas souhaité se fédérer dans une structure spécifique.

Le principe de cette convention consistait dans l'indemnisation par la SNCF de ses agents et des salariés SECORAIL ou ayants droit. L'ensemble des autres victimes était pris

en charge par la compagnie Foyer Assurances au nom de la CFL. Au terme des travaux du comité des propositions de provision ou d'indemnisation, échelonnées de 500 à 150 000 €, étaient effectuées, à charge pour leur bénéficiaire de se prononcer sur leur acceptation.

Le recours à un dispositif d'indemnisation *ad hoc*, opérant une déconnexion entre responsabilité et indemnisation, est lié dans cette affaire au caractère binational de la catastrophe et au partage de l'expérience française.

Par ailleurs, les victimes ont la possibilité de saisir le juge pénal de la question des intérêts civils comme en droit français. Le droit luxembourgeois connaît le mécanisme de la constitution de partie civile. En application de l'article 3 du Code d'instruction criminelle luxembourgeois, l'action civile peut être poursuivie en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique. Il suffit que les demandeurs au civil établissent leur préjudice ainsi que le lien causal entre le préjudice et l'infraction retenue à l'égard des prévenus.

En matière aérienne, la décision de la Cour d'appel du Grand-Duché de LUXEMBOURG¹³⁹, dans l'affaire de l'accident aérien survenu le 6 novembre 2002 à l'approche de l'aéroport du LUXEMBOURG, présente un intérêt tout particulier quant au prononcé des intérêts civils. La Cour, refusant de s'aligner sur la jurisprudence de la Chambre criminelle de la Cour de cassation française, estime que le juge pénal est compétent pour statuer sur les intérêts civils en application du droit conventionnel.

Comme déjà exposé plus haut, la position de la Chambre criminelle de la Cour de cassation française, présente inopportunément un facteur de complexification de l'indemnisation. Outre le procès pénal, inévitable dans ce domaine, il faudra encore fréquemment que se tienne un procès civil afin de régler l'aspect indemnitaire.

L'accident du Luxair entre, sans aucun doute possible, dans le champ d'application du droit conventionnel et la Convention de Varsovie régit avec certitude les actions dirigées contre le pilote du Fokker et les trois préposés de Luxair. Fidèle à la position de la haute juridiction française, le Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg¹⁴⁰ avait, dès lors, refusé de se prononcer sur les intérêts civils en se déclarant incompétent *ratione materiae* pour connaître des demandes dirigées à l'encontre des défendeurs au civil au motif « *que les*

¹³⁹ Cour d'appel du Grand-Duché de LUXEMBOURG (cinquième chambre, siégeant en matière correctionnelle), 29 janvier 2013, RFDA 2013, note M.-F. Steinlé-Feuerbach, p. 315 et comm. F. Pradon, p. 322.

¹⁴⁰ Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, (Chambre correctionnelle), 27 mars 2012.

dispositions de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien international, signée à Varsovie, le 12 octobre 1929, amendée par le protocole de La Haye du 28.09.1955, les deux entrées en vigueur au Luxembourg respectivement suite aux lois du 25.07.1949 et du 21.12.1956 s'opposent à la compétence du tribunal correctionnel sur les demandes civiles en indemnisation des victimes ». En se basant sur la jurisprudence française, les juges du Tribunal ont considéré que « *la jurisprudence en France est venue à la conclusion uniforme, après quelques hésitations que la constitution de partie civile se situe en dehors du champ d'application de la convention et ne peut être régie que par ses propres règles dérogeant fondamentalement de celles établies par la convention de Varsovie pour l'action en responsabilité ».*

L'arrêt rendu par la Cour d'appel du Grand-Duché du LUXEMBOURG porte uniquement sur la question de la compétence matérielle de la juridiction répressive pour statuer sur les intérêts civils en application du droit conventionnel. Devant la Cour, le représentant du ministère public conclut à la réformation de la décision de première instance sur le volet civil et à la compétence de la juridiction répressive saisie. Selon lui, « *si la procédure pénale n'exclut pas l'action purement vindicative de la partie civile, il peut cependant paraître injuste à l'égard de la victime de la recevoir comme partie civile tout au long de la procédure pénale pour lui refuser ensuite toute indemnisation ».*

La Cour entend cet argument :

- « *S'il est vrai que la Convention instaure des règles spécifiques de responsabilité à l'égard du transporteur et de ses préposés, qui sont opposables à la victime dans les conditions de cette Convention, il ne faut cependant pas confondre ces spécificités de la Convention avec la source même du dommage donnant droit à réparation qui détermine la compétence matérielle de la juridiction répressive. »*
- « *Le fait que la Convention de Varsovie institue une présomption de responsabilité, voire même que le règlement communautaire institue une responsabilité de plein droit sans faute, n'a pas pour conséquence que le juge répressif deviendrait matériellement incompétent pour connaître de l'action civile en réparation des dommages subis par des victimes d'un accident d'avion. »*
- « *L'article 28 de la Convention de Varsovie, en déterminant les compétences territoriales, est susceptible d'entrer en conflit avec le régime de compétence territoriale selon la*

procédure pénale dont doit faire application le juge répressif. Le fait que, de par la loi, qu'elle soit nationale ou internationale, une dissociation des compétences territoriales pour connaître de l'action publique et de l'action civile soit instituée dans une matière particulière, ne saurait cependant avoir pour conséquence une incompétence matérielle tous azimuts de la juridiction répressive pour connaître de l'action civile, ceci d'autant plus qu'en l'espère aucun conflit de compétences ne se pose. »

Elle en conclut que « *La juridiction répressive de première instance était compétente pour connaître des demandes civiles dirigées par les appelant au civil contre les intimés, défendeurs au civil* » et se déclare à son tour compétente pour connaître des demandes civiles.

Sans constituer à proprement parler une déjudiciarisation civile, cette position de la Cour d'appel du Luxembourg présente le mérite de simplifier le parcours judiciaire des victimes et de permettre, le cas échéant, à celle-ci d'avoir un choix stratégique Indemnitaire.

b) Enquêtes et pénalisation

Au Luxembourg, les accidents ferroviaires et aériens donnent lieu à une enquête administrative et à une enquête judiciaire.

Le procès pénal fait partie, à l'instar de la France, du traitement des catastrophes et ce avec les mêmes enjeux, notamment celui du respect du délai raisonnable des procédures et ce, dès le stade de l'instruction.

Les parties civiles dans le crash du Luxair ont ainsi saisi la Cour européenne alléguant que la durée de la procédure a méconnu le principe du « délai raisonnable » tel que prévu par l'article 6 § 1 de la Convention¹⁴¹. La Cour rappelle que le jour de l'accident, le parquet requit l'ouverture d'une information judiciaire. Le juge d'instruction clôtura l'instruction le 18 janvier 2010 et transmet le dossier, le même jour, au ministère public. Celui-ci adressa, le 19 mars 2010, à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement son réquisitoire en vue du renvoi de l'affaire devant le tribunal correctionnel de LUXEMBOURG. Pour les juges européens, la période à considérer a débuté le 15 juin 2004, date de la constitution de partie civile des requérants, et n'a pas encore pris fin au jour où elle se prononce. Elle a donc déjà duré six années et quatre mois, sans qu'un jugement n'ait été rendu sur le fond.

La juridiction strasbourgeoise reconnaît que « *l'affaire présentait une complexité*

¹⁴¹ CEDH, aff. *Kuhn c. Luxembourg*, (Requête n° 53869/07), 4 novembre 2010.

indéniable. En effet, des rapports d'expertise et autres devoirs d'instruction ont été réalisés, notamment dans le cadre de commissions rogatoires internationales, afin de déterminer les causes de l'accident et la responsabilité des différents protagonistes. Par ailleurs, dans la mesure où vingt passagers ont trouvé la mort dans le crash de l'avion, de nombreuses personnes se sont constituées parties civiles ». Néanmoins, elle estime qu'une telle durée est *a priori* déraisonnable et appelle une appréciation globale. Elle conclue que la cause des requérants n'a pas été entendue dans un délai raisonnable. A cet égard, elle rappelle que l'article 6 § 1 de la Convention oblige les Etats contractants à organiser leur système judiciaire de telle sorte que leurs cours et tribunaux puissent remplir chacune de ses exigences.

Enquête administrative.- La survenance d'un accident collectif de transport donne lieu à une enquête technique pour déterminer les circonstances et les causes de l'accident. L'enquête administrative est menée par l'Administration des enquêtes techniques (AET). Cet organisme est chargé des enquêtes sur les accidents et les incidents graves en transport aérien public, en aviation générale, en transports fluviaux, en transports maritimes, et en transports ferroviaires¹⁴².

Ainsi, dans le crash du Luxair, une commission d'enquête technique a été nommée par arrêté ministériel en application de l'article 26 de la Convention de CHICAGO de l'OACI¹⁴³ et son annexe 13, parallèlement à l'information judiciaire et à l'expertise judiciaire.

On notera que la décision rendue par Tribunal d'arrondissement de et à LUXEMBOURG¹⁴⁴ précise que « *Les deux enquêtes, administratives et judiciaires, ont été conduites en coopération pendant la phase de recueil des informations, elles ont ensuite été conduites séparément* ». Les travaux de l'expert judiciaire et ceux de l'enquête technique ont été étroitement coordonnés pendant la phase de recueil des données, incluant les examens des matériels par les constructeurs et de dépouillement des enregistreurs de bord (il est à noter que ce dépouillement a été confié au BEA du BOURGET). Ensuite, chacune des deux entités a procédé à sa propre analyse de l'accident.

De même, à la suite de la collision ferroviaire survenue le 11 octobre 2006 à

¹⁴² Loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer (Mém. A - N°65 du 19 mai 2008).

¹⁴³ Organisation de l'aviation civile internationale créée en 1944 et ayant pour objet de participer à l'élaboration des normes du transport aéronautique international.

¹⁴⁴ Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg (Chambre correctionnelle), 27 mars 2012.

ZOUFFTGEN, le BEA-TT (Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre) du Ministère des Transports Français¹⁴⁵ et l'AET (Administration des enquêtes techniques) du Ministère des Transports du Grand-Duché du LUXEMBOURG, ont été missionné sur les causes de la collision et les propositions à formuler en vue d'améliorer la sécurité. La co-saisine s'explique en raison du caractère binational de la catastrophe.

L'enquête pénale.- Parallèlement, une enquête judiciaire est mise en œuvre. Immédiatement après la survenance de l'événement, le parquet luxembourgeois requiert dans ces hypothèses une information judiciaire le jour même de l'accident.

S'agissant de la catastrophe aérienne de Luxair, le déroulement de la procédure est minutieusement décrit dans la décision. Immédiatement après la chute de l'avion, le procureur d'Etat à LUXEMBOURG a requis l'ouverture d'une information judiciaire et une descente sur les lieux a été opérée par le juge d'instruction chargé de l'information judiciaire en compagnie du procureur d'Etat, du procureur d'Etat adjoint et des membres de la police judiciaire. Le juge d'instruction a immédiatement pris les mesures nécessaires à la conservation du site de l'accident, de l'épave ainsi que des pièces éparpillées de cette dernière. Il a en même temps émis toute une série d'ordonnances de perquisition et de saisie, notamment de l'épave et de ses pièces dont les enregistreurs de bord, les effets et supports à la tour de contrôle en relation avec le vol de l'avion accidenté et les conditions météo du matin du jour de l'accident, des documents et supports informatiques en relation avec la maintenance de l'avion depuis sa mise en service. Le juge d'instruction a encore ordonné l'audition de toutes personnes pouvant témoigner ou fournir des renseignements utiles à la manifestation de la vérité. Parmi les personnes auditionnées figurent les responsables de la Luxair S.A. pouvant fournir des renseignements sur l'équipement technique de l'avion et les prescriptions à observer par les pilotes. Un expert a été commis avec la mission de se prononcer sur la genèse et les causes de l'accident. Un second expert a été nommé par la suite.

De manière similaire, le procès-verbal de descente sur les lieux du juge d'instruction luxembourgeois daté du jour même de la collision ferroviaire du ZOUFFTGEN, indique « *Nous décidons alors, de concert avec Monsieur le procureur général, de la répartition des tâches entre les polices française et luxembourgeoise. Le relevé de tous les indices sur les lieux de l'accident sera assuré par la gendarmerie nationale, du fait que la collision entre les*

¹⁴⁵ Titre III de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002.

deux motrices s'est produite en territoire français et que les corps des victimes se trouvent en territoire français. De même l'autopsie des corps sera pratiquée par les autorités judiciaires françaises. L'enquête dite « en amont » pour déterminer les circonstances dans lesquelles les deux trains ont été aiguillés sur la même voie sera assurée par la police grand-ducale. Dans le cadre de l'entraide judiciaire internationale en matière pénale, deux officiers dits « de liaison » sont désignés conjointement... ».

« Entretemps nous nous concertons avec Notre homologue français pour coordonner les informations judiciaires de part et d'autre ».

Les qualifications luxembourgeoises applicables en cas d'accidents collectifs sont proches des qualifications françaises. La législation luxembourgeoise connaît ainsi des infractions réprimant les atteintes involontaires à la vie et à l'intégrité.

Le code pénal luxembourgeois dispose qu' « est coupable d'homicide ou de lésions involontaires, celui qui a causé le mal par défaut de prévoyance ou de précaution, mais sans intention d'attenter à la personne d'autrui (art. 418). En cas d'homicide involontaire, l'infraction est punie d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 500 euros à 10.000 euros (art. 419), en cas d'atteinte à l'intégrité le coupable sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 500 euros à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement (art. 420). Ces articles embrassent dans leur généralité toutes les formes et toutes les modifications de la faute quelque légère qu'elle soit comme la maladresse, l'imprudence, la négligence, l'abstention ou l'inattention. La faute à considérer est donc la *culpa levissima in abstracto* . Par ailleurs, s'il doit exister un rapport causal entre la faute et le dommage, la causalité peut ne pas être immédiate ou exclusive. L'économie générale de l'imprudence ne peut manquer de rappeler le système français antérieur aux réformes introduites par les lois du 10 juillet 2000 visant à redéfinir les délits non intentionnels et à la réforme du 13 mai 1996 imposant une appréciation *in concreto* de la faute.

Par ailleurs, le droit pénal luxembourgeois connaît une disposition particulière réprimant les atteintes involontaires en matière de transport ferroviaire. L'article 422 du CP prévoit que « *lorsqu'un convoi de chemin de fer aura éprouvé un accident de nature à mettre en péril les personnes qui s'y trouvaient, celui qui en aura été involontairement la cause sera puni d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 euros à 2.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.*

S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 500 euros à 3.000 euros. Si l'accident a causé la mort d'une personne, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de 500 euros à 6.000 euros ».

S'agissant du champ d'application de cette disposition, le tribunal saisi dans l'accident de ZOUFFTGEN, de la question de savoir si l'infraction prévue à l'article 422 du Code pénal ne s'applique qu'aux personnes se trouvant sur le convoi. Prenant appui sur la doctrine, il a considéré que « *l'article 422 du Code pénal vise les accidents à un convoi de chemin de fer; il faut que ces accidents soient de nature à mettre en péril les personnes qui se trouvent dans le convoi* ». L'article 422 du Code pénal n'est partant applicable que pour les victimes - passagers et conducteurs - des deux trains. Pour les victimes qui ne se trouvaient pas sur le convoi, les articles 418, 419 et 420 du Code pénal qui répriment l'imprudence de manière générale, retrouvent leur empire¹⁴⁶.

De même, l'article 32 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne¹⁴⁷, prévoit que « *Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de 501 francs à 3000 francs ou d'une de ces peines seulement, quiconque, involontairement ou par défaut de prévoyance ou de précautions, aura commis un fait de nature à mettre en péril les personnes se trouvant à bord d'un aéronef. S'il est résulté de l'accident des lésions corporelles, le coupable sera puni d'un emprisonnement d'un mois à trois ans et d'une amende de 501 francs à 10 000 francs. Si l'accident a causé la mort, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans et l'amende de 1000 francs à 10 000 francs* ».

LA CATASTROPHE FERROVIAIRE FRANCO-LUXEMBOURGEOISE DE ZOUFFTGEN¹⁴⁸

Les juridictions luxembourgeoise ont considéré que la collision était principalement due à une erreur d'aiguillage, les 4 co-prévenus considérés comme ayant contribué par leurs

¹⁴⁶ La question de la constitutionnalité a également été soulevée. La défense faisait valoir que les peines prévues pour un homicide involontaire sont inférieures à celles prévues pour un homicide involontaire occasionné lors d'un accident de chemin de fer. Pour des faits identiques, les peines prévues par l'article 422 du Code pénal seraient donc plus lourdes. Il y aurait donc contrariété au principe d'égalité devant la loi pénale.

¹⁴⁷ Publication: Au Mémorial A n° 11 du 14 février 1948.

¹⁴⁸ Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg (Chambre correctionnelle), 29 janvier 2009, n° 335/2009 : « Zoufftgen : une catastrophe franco-luxembourgeoise », JAC n° 92, obs. C. Lacroix et M.-F. Steinlé-Feuerbach ; D. Brach-Thiel « La théorie de l'ubiquité au service de la responsabilité pénale des personnes morales. A propos de la catastrophe du Zoufftgen » AJ pén. Oct. 2012. Cour d'appel du Grand Duché du Luxembourg, 19 janvier 2011, Arrêt N°29/11 X, (20430/06/CD).

agissements, omissions, fautes et négligences à la réalisation des événements, furent condamnés à des peines d'emprisonnement et/ou avec sursis pour homicides et blessures involontaires.

Au terme du processus judiciaire luxembourgeois, considérant les décisions rendues par les juridictions du Grand-Duché du LUXEMBOURG, l'information française conduite au tribunal de grande instance de THIONVILLE, s'est conclue par un non-lieu.

LA CATASTROPHE AERIENNE DU LUXAIR

Cet accident aérien a été le premier dont eurent à connaître les juridictions répressives luxembourgeoises. Sept personnes étant au rang des prévenus. En première instance, le Tribunal d'arrondissement de et à LUXEMBOURG, dans une décision rendue le 27 mars 2012, a retenu la culpabilité du pilote ainsi que celle de trois membres du personnel de la compagnie Luxair.

6) Grande-Bretagne

LA CATASTROPHE DE PADDINGTON

La catastrophe de PADDINGTON, le 5 octobre 1999, est le plus important accident de l'histoire ferroviaire du Royaume-Uni. Un train de banlieue, qui quittait la gare de PADDINGTON à LONDRES, en a percuté un autre, arrivant à contre-sens à une vitesse de plus de 200 kilomètres heure. La collision a tué 29 passagers ainsi que les deux conducteurs et fait des centaines de blessés.

a) Indemnisation et judiciarisation

En cas d'accidents collectifs en Grande-Bretagne, il existe plusieurs dispositifs d'aménagements du système d'indemnisation, lesquels peuvent être conventionnels, administratifs ou judiciaires¹⁴⁹.

Une procédure amiable d'indemnisation peut être mise en œuvre à partir d'une reconnaissance volontaire¹⁵⁰ précoce de responsabilités. Les négociations portent alors sur la détermination du quantum des dommages et se déroulent le plus souvent entre les avocats des demandeurs et les assureurs du défendeur. Les compagnies d'assurance contactent généralement les victimes et leur font une offre d'indemnisation. C'est sur cette base que des pourparlers sont engagés, les avocats des victimes essayant d'arriver à un niveau satisfaisant d'indemnité pour chaque demandeur individuel.

De telles négociations peuvent même être menées dès lors que le responsable apparent accepte d'indemniser les victimes alors même qu'il ne reconnaît aucune responsabilité légale de l'accident. Ainsi, dans l'accident de POTTERS BAR, en mai 2002, où sept personnes sont mortes et 76 ont été blessées suite au déraillement d'un train à la station de POTTERS BAR dans le HERTFORDSHIRE, Network Rail s'est engagé à payer des indemnités, de « *bonne volonté* », tout en niant la responsabilité de l'accident¹⁵¹. Ces « *reconnaisances précoces de*

¹⁴⁹ Rapport Gestion des accidents collectifs en coopération internationale. Coopération avec la France. Le cas du Royaume Uni de Grande-Bretagne, Ministère de la Justice - Service Des Affaires Européennes et Internationales, 2006.

¹⁵⁰ Généralement, cette reconnaissance survient suite aux pressions exercées sur les potentiels responsables par les avocats des victimes, par le biais de la presse (*public outrage*).

¹⁵¹ Network Rail et Jarvis, la compagnie responsable de l'entretien des rails à l'époque, ont reconnu la responsabilité de l'accident deux ans plus tard.

responsabilité sont assez fréquentes »¹⁵².

Le droit anglais encourage fortement les techniques de règlement alternatif de conflits¹⁵³. Il existe, dès lors, un certain nombre d'incitations importantes pour résoudre rapidement des litiges dans les Règles de procédures civiles. Ces techniques sont largement utilisées dans le cadre des accidents collectifs. Les avocats intervenant dans des affaires civiles ont en effet le devoir de rechercher si des solutions alternatives au procès sont possibles et de n'avoir recours aux procédures judiciaires que si elles sont inévitables. *La Law Society*, entité de régulation et de représentation des *solicitors* en Angleterre et Pays de Galles qui a émis des directives relatives à la constitution de groupes d'avocats intervenant lors d'une catastrophe¹⁵⁴, énonce que le devoir des avocats est de recourir aux modes alternatifs de règlement des conflits autant de fois que cela est possible et tout au long des procédures¹⁵⁵.

Dans le cadre des règlements amiables, un seul interlocuteur peut agir en tant que *front man* (représentant des responsables et/ou de leurs assureurs). Les victimes ont alors un seul interlocuteur destinataire de leurs demandes d'indemnisation et acteur des négociations pour la mise en place d'une indemnisation amiable. Lorsqu'un accident implique plusieurs auteurs, l'assureur d'un seul d'entre eux peut indemniser les victimes pour le tout avant de se retourner vers les autres responsables potentiels pour obtenir une répartition de la charge définitive des indemnités versées, selon la gravité des fautes reprochées à chacun.

Dans le cas du désastre de PADDINGTON, la société *Thames Trains Ltd* avait reconnu sa responsabilité peu de temps après l'accident. Ses assureurs avaient dès lors procédé à des négociations portant sur l'indemnisation des victimes. Un représentant de la compagnie d'assurance tenue d'indemniser avait pu affirmer que les victimes qui normalement n'avaient pas de droit d'être indemnisées, l'ont été quand même en raison de la nature exceptionnelle de l'accident¹⁵⁶. Par la suite, l'enquête publique sur la catastrophe, ayant révélé des failles

¹⁵² Rapport Gestion des accidents collectifs en coopération internationale. Coopération avec la France. le cas du Royaume Uni de Grande-Bretagne, préc., p.21.

¹⁵³ V. <http://www.dca.gov.uk/civil/adr/index.htm>. et M. Freeman, *Alternative Dispute Resolution* (Aldershot: Dartmouth, 1995).

¹⁵⁴ *Disaster Litigation: Practice Guidelines for Solicitors* (The Law Society, October 2003), disponible en ligne à l'adresse: <http://www.lawsociety.org.uk/professional/conduct/guidance/view=article.law?POLICYID=215051>).

¹⁵⁵ Les directives de la *Law Society* font des recommandations pour la gestion et la coordination des intervenants aux diverses étapes d'un litige, tels que les experts ou les avocats. Est ainsi encouragé l'établissement d'un cabinet leader ou d'un comité de coordination des cabinets impliqués. En particulier, un devoir est imposé au cabinet leader au cas de nomination d'experts, y compris de communiquer avec les avocats des défendeurs pour fixer l'étape à laquelle les experts sont sollicités et pour tenter de nommer des experts communs.

¹⁵⁶ D. Grimley, St Paul International Insurance, rapporté par BBC News Online du 10/08/2001

sérieuses à la charge de la société Railtrack, la compagnie en charge de l'infrastructure, les assureurs de Thames' Trains ont réclamé une contribution de la part de Railtrack.

En cas d'échec de la voie amiable, le recours au juge devient alors nécessaire. Dans cette hypothèse, des aménagements judiciaires sont également possibles dans l'hypothèse d'un accident collectif. Le recours à la justice permettra d'établir le cas échéant, les responsabilités et le quantum des dommages et intérêts ou, s'il y a déjà eu une reconnaissance de responsabilité, uniquement pour déterminer ce quantum. En cas de catastrophes, l'action en justice prend souvent la forme d'une action collective (*group or class action*) régit par les dispositions spécifiques de 19^{ème} partie des Règles de procédure civile (CPR)¹⁵⁷. Les principaux types d'actions collectives sont la mise en cause (*joinder*), les actions représentatives (*representative actions*) et les ordonnances d'action collective (*group litigation orders*).

b) Enquêtes et pénalisation

Contrairement à une idée reçue, le traitement britannique des catastrophes ne se limite pas à la seule question de la réparation des dommages. Il existe également une dimension sanctionnatrice. La Grande-Bretagne, souvent citée en contre-exemple du mouvement de pénalisation français, tend néanmoins à recourir peu ou prou à la justice pénale.

Dans le secteur particulier de l'aviation civile, l'entité qui examine les accidents est *the United Kingdom Air Accidents Investigation Branch* (AAIB). Equivalent de notre BEA, ce Bureau d'enquête sur les accidents aériens qui fait partie du Ministère du transport, est responsable des enquêtes sur les accidents d'aviation civile et les incidents sérieux au Royaume-Uni¹⁵⁸. L'inspecteur en chef des accidents aériens rend compte directement au Secrétaire d'Etat aux Transports. L'objectif fondamental des enquêtes sur les accidents est d'en déterminer les circonstances et les causes en vue de la préservation de la vie et de la prévention des accidents à l'avenir. Elles n'ont pas pour but d'établir des fautes ou des responsabilités, ni de poursuivre.

Il existe l'équivalent en matière ferroviaire et maritime.

¹⁵⁷ Pour une analyse détaillée voir R. Mulheron, *The Class Action in Common Law Legal Systems : A Comparative Perspective* (Oxford: Hart, 2004) et N. Andrews, *English Civil Procedure: Fundamentals of the New Civil Justice System* (Oxford: Oxford University Press, 2003), chapitre 41.

¹⁵⁸ Voir : <http://www.aaib.dft.gov.uk>

Egalement, en cas d'accident, un travail d'investigation de la *Health and Safety Commission* (HSC) est généralement mené à bien par le Directeur de la Santé et de la Sécurité (HSE)¹⁵⁹ afin d'étudier les circonstances des accidents. Ce dernier définit le champ de l'enquête. En cas d'accidents majeurs ou catastrophiques, le rôle du HSE est en premier lieu d'en établir la cause et de faire des recommandations dans le but d'éviter d'autres accidents à l'avenir. Le HSE produit un rapport intérimaire¹⁶⁰ durant les jours suivant la survenance de l'accident (au plus tard dans un délai d'un mois) puis un rapport plus détaillé. La finalité des deux rapports est de rendre compte des circonstances effectives de l'accident.

Le HSE a également un rôle spécifique auprès des victimes¹⁶¹ : il les tient informées du cours des enquêtes menées et leur fournit les informations et les conseils concernant les procédures qui peuvent suivre.

Outre sa mission d'enquête pour déterminer les causes de l'accident, le HSE peut également prendre des mesures contre les entités qu'il considère responsables des incidents/accidents mettant en cause la santé et la sécurité. En effet, en Angleterre et au Pays de Galles, le *Crown Prosecution Service* (l'équivalent du parquet) n'a pas le monopole des poursuites. Des agences « spécialisées » de l'Etat, tel que le HSE, peuvent poursuivre les personnes impliquées dans un accident ou dans la commission d'une infraction pénale¹⁶². Le HSE peut ainsi poursuivre les infractions à la législation de santé et de sûreté¹⁶³.

La décision de poursuivre une infraction en matière de santé et de sécurité est à la discrétion des inspecteurs de HSE¹⁶⁴. Une telle poursuite peut, le cas échéant, conduire au

¹⁵⁹ La HSC et le HSE ont été créés selon l'article 10 (1) de *Health and Safety at Work Act* 1974. Pour les fonctions respectives de la HSC et du HSE et leur rapport avec la Couronne, voir : <http://www.hse.gov.uk/aboutus/framework/f-2001-1.htm>. Voir également les articles 10-14 de la *Health and Safety at Work Act* 1974 et l'Annexe 2.

¹⁶⁰ Ce rapport peut présenter un intérêt en matière d'indemnisation. En effet, il peut contribuer à déterminer la reconnaissance de responsabilité d'une partie considérée comme fautive. Cependant, les résultats des investigations n'ont aucun effet obligatoire dans les litiges civils. Ils ont seulement une valeur probatoire et peuvent être produits au soutien d'une éventuelle demande en justice lorsque la réparation des dommages n'a pas été résolue de manière amiable.

¹⁶¹ Travailler avec des victimes : Rapport annuel de HSE, www.hse.gov.uk.

¹⁶² Ce processus est décrit plus en détail sur www.hse.gov.uk/enforce

¹⁶³ Des informations sur la politique des HSC/HSE sur la poursuite et les sanctions se trouvent dans le rapport annuel d'application de HSE à : <http://www.hse.gov.uk/pubns/hsc15.pdf#search=%22Enforcement%20policy%20statement%22>

¹⁶⁴ La décision de poursuivre est guidée par deux critères énoncés dans le *Code for Crown Prosecutors*, article 5, qui exige : a) des preuves suffisantes pour fournir une perspective réaliste de la condamnation ; et b) une poursuite dans l'intérêt public. Des exemples d'hypothèses d'intérêt public suffisant se trouvent à l'art. 39 du rapport annuel d'application. Ils incluent des facteurs tels que la mort résultant d'infraction à la législation, le poids de l'infraction et l'existence d'une négligence manifeste par rapport aux exigences de santé et de sûreté.

prononcé d'une peine d'emprisonnement. Les tribunaux peuvent également infliger des amendes illimitées pour ce type d'infractions.

Ainsi, lors la catastrophe ferroviaire de PADDINGTON en 1999, qui avait coûté la vie à 31 personnes et blessé plus de 400 autres, la société *Trains Thames* avait été condamné à une amende de 2 millions de livres pour la commission de deux infractions relatives à la santé et à la sécurité.

Au-delà, si les investigations de HSE mettent en lumière des preuves d'un éventuel homicide involontaire, cette information doit être communiquée à la police ; il appartient à la police et au parquet de décider s'il y a lieu de poursuivre pour homicide involontaire¹⁶⁵. Le principe qui prévaut est celui de l'opportunité des poursuites : l'obligation de poursuivre ne s'impose que lorsque " *il apparaît que l'infraction ou les circonstances de sa commission ont un caractère tel que la poursuite est requise dans l'intérêt public* ".

Au surplus, on assiste à un renforcement du mouvement de pénalisation en Grande-Bretagne sous la pression de lobby de victimes. L'association « *disaster action* »¹⁶⁶ avait présenté un mémoire à la Commission royale d'enquête, appelant à des changements radicaux dans le système de justice pénale dans le traitement des catastrophes.

A la suite d'un certain nombre de désastres ferroviaires, une nouvelle infraction d'homicide involontaire commis par une personne morale a été créée. Ainsi, le 6 Avril 2008, ont été promulguées la *Corporate Manslaughter* et la *Corporate Homicide Act*¹⁶⁷.

La réforme part du postulat qu'il doit devenir plus facile de poursuivre les personnes morales lorsque des défaillances flagrantes dans la gestion de la santé et de la sécurité ont conduit à la mort en supprimant l'exigence classique de *common law* selon laquelle une personne susceptible d'incarner la société dans ses actions et décisions (« *directing mind* ») au sommet de la société doit également être tenue personnellement responsable. Dans la situation

¹⁶⁵ Voir l'article 50 du Rapport annuel d'application de HSE à : <http://www.hse.gov.uk/pubns/hsc15.pdf#search=%22Enforcement%20policy%20statement%22>.

¹⁶⁶ *Disaster action* est un organisme de bienfaisance fondé en 1991 par les victimes et ayants-droits des victimes de catastrophes notamment de transports tels que le naufrage du ferry Zeebrugge faisant 193 morts (1987), ou l'accident ferroviaire de Paddington (1999) par exemple.

¹⁶⁷ Clarkson, C. M. V. (1998). "*Corporate culpability*". *Web Journal of Current Legal Issues* 2 ; Gobert, J. (2002). "*Corporate killings at home and abroad - reflections on the government's proposals*". *Law Quarterly Review* 118: 72 ; Herring, J. (2004). *Criminal Law: Text, Cases and Materials*. Oxford : Oxford University Press. p. Chapter 13 ; Matthews, R. (2008). *Blackstone's Guide to the Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007*. Oxford : Oxford University Press. ; Ministry of Justice (2007). "*Guidance on the Act*". Retrieved 2007-10-17.

Certaines dispositions sont entrées en vigueur de façon différée au 1^{er} septembre 2011.

antérieure, il était donc possible pour une personne morale d'être poursuivie pour homicide involontaire. Mais l'engagement de cette responsabilité reposait sur « le principe d'identification ou principe d'incarnation » (*identification principle*¹⁶⁸) : une personne susceptible d'incarner la société dans ses actions et décisions devait également être reconnue coupable de l'infraction. D'après la théorie de l'identification, on peut attribuer l'infraction à la personne morale si la personne physique en cause peut être identifiée avec la société, c'est à dire si la personne physique est l'incarnation de la société.

Afin de mieux tenir compte de la réalité de la prise de décision dans les grandes sociétés, la nouvelle infraction permet à la responsabilité de l'organisation d'être évalué sur une base plus large, offrant un moyen plus efficace de la responsabilité pour fautes de gestion très graves dans l'organisation. Cette réforme a donc pour ambition de s'intéresser à la responsabilité sociale de l'organisation (personne morales de droit privé ou de droit public) elle-même, et non pas de la responsabilité individuelle des administrateurs, dirigeants ou d'autres personnes. Cette responsabilité est fondée, non plus sur la théorie de l'identification mais sur celle du « *management failure* » (faute dans la gestion). Toutefois, lorsqu'il existe des preuves suffisantes de la responsabilité individuelle, les individus peuvent également être poursuivis pour homicide involontaire coupable de négligence grave et pour les délits de santé et de sécurité. La nouvelle responsabilité des personnes morales n'exclut pas celle des personnes physiques. La nouvelle infraction est destinée à compléter, et non à remplacer, les autres formes de responsabilité tels que les poursuites en vertu des lois sur la santé et la sécurité. Elle est par ailleurs spécifiquement liée aux exigences de santé et de sécurité devra être réservée aux cas les plus graves de mauvaise gestion d'entreprise conduisant à la mort.

L'introduction de cette nouvelle infraction a été présentée par le législateur britannique, comme permettant de cibler (et de réprimer) les personnes morales qui réduisent les coûts en prenant des risques injustifiés pour la sécurité des personnes¹⁶⁹.

Éléments constitutifs de l'infraction.- La responsabilité pénale d'une personne morale pourra être engagée lorsque la manière dont ses activités sont gérées ou organisées constitue une violation grave « *d'une obligation de diligence pertinente* » (« *relevant duty of care* ») et cause de la mort d'autrui.

¹⁶⁸ A.P. Simester et G.R. Sullivan. *Criminal law theory and doctrine*, 2^{ème} éd. 2004. Oxford.Portland Oregon, p. 254.

¹⁶⁹ A guide to the Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007, Ministry of Justice, oct. 2007.

Tout d'abord, la personne morale doit avoir envers autrui un “*relevant duty of care*”. Ce devoir de diligence impose de prendre des mesures raisonnables pour protéger la sécurité des personnes.

Ensuite, la violation du devoir de diligence doit s'inscrire dans l'organisation et la gestion des activités de la personne morale. Les juges devront apprécier les systèmes et les pratiques d'organisation et de gestion au sein de l'entreprise. A ce titre, pourront même être appréciées les questions culturelles plus larges au sein de l'organisation, tels que les attitudes ou pratiques tolérées en matière de santé et de manquements à la sécurité. Ce faisant, l'infraction ne concerne pas seulement les systèmes formels de gestion d'une activité au sein d'une structure, mais comment, en pratique, elle est mise en œuvre. L'article 8 de la loi autorise expressément le jury à examiner les preuves des attitudes plus larges au sein de l'organisation en matière de sécurité. L'infraction n'existe qu'en cas de négligence grave. La façon dont les activités étaient gérées ou organisées doit tomber bien en dessous de ce qu'on pouvait raisonnablement attendre.

Enfin, il faut prouver que le décès a été causé par cette violation grave d'un devoir de diligence pertinente et que cela résulte de la façon dont les activités de l'organisation ont été gérées ou organisées.

Sanctions.- Les peines encourues par les personnes morales reconnues coupables de l'infraction sont l'amende et la publication de la décision de condamnation. S'agissant de la peine d'amende, le quantum est à l'appréciation des tribunaux, aucun montant maximum n'étant prévu¹⁷⁰. Néanmoins, les juges ont recours à critères pour fixer le montant des amendes. Ainsi, dans le cadre de la fixation des amendes en vertu de la législation relative à la santé et à la sécurité, les juges tiennent compte de savoir si la violation était à but lucratif, le degré de risque et l'ampleur du risque encouru et l'objectif de parvenir à un environnement sûr pour le public¹⁷¹. Dans le cadre de la nouvelle infraction, les juges devront en outre tenir compte du fait que les manquements à la sécurité ont eu pour résultat de porter atteinte à la vie d'autrui.

¹⁷⁰ En Angleterre et au Pays de Galles, le *Sentencing Guidelines Council* a travaillé sur un guide pour soutenir la nouvelle infraction : *Corporate manslaughter & Health and safety offences causing death*, février 2010. Le guide indique ainsi que « L'amende appropriée sera rarement moins de £ 500 000 et peut être mesurée en millions de pounds », p. 7.

¹⁷¹ En Angleterre et au Pays de Galles, l'arrêt de principe sur la fixation des amendes pour la santé et les infractions en matière de sécurité est *R v F Howe & Co (Engineers) Limited* ([1999] 2 Cr App R(S) 3).

Déjà, avant la réforme, les sanctions prononcées en matière de catastrophes étaient très sévères et en rien comparable à la législation française, qui en matière d'homicide involontaire prévoit que l'amende susceptible d'être prononcée à l'encontre des personnes morales est au plus de 225 000€ !

- En 1999, les Grands Trains occidentaux a été condamné à une amende de 1,5 millions de £ dans le cadre de l'accident de train de 1997 à SOUTHALL.

- En 2003, la société *Thames Trains* a été condamnée à une amende de plus de 2 millions de livres sterling et Network Rail à 4 millions de £ pour atteintes à la santé et à la sécurité dans le cadre de l'accident de train mortel à LADBROKE GROVE en 1999.

En 2005, Transco a été condamné à une amende de 15 millions de £ pour atteintes à la santé et à la sécurité, lors d'une explosion mortelle dans LARKHALL en 1999.

- En 2006, Network Rail a été condamné à une amende £3,5 millions d'euros et, après appel, Balfour Beatty à une amende de £ 7.5 millions d'euros, dans le cadre du déraillement mortel d'un train près de HATFIELD en 2000. Ce sont les amendes les plus élevées jamais prononcées contre les organisations de chemin de fer¹⁷².

Au-delà de ces quelques exemples, les autres pays de l'Union européenne n'excluent pas non plus le recours au droit pénal dans le traitement des catastrophes.

Ainsi en a-t-il été en **SUISSE** lors de la Collision aérienne d'UBERLINGEN. Le 1^{er} juillet 2002, un avion de passagers de la compagnie Bashkirian Airlines et un avion-cargo de DHL entrent en collision près d'ÜBERLINGEN et du lac de CONSTANCE, tuant les 71 personnes à bord des deux appareils.

L'espace aérien était contrôlé depuis ZURICH par une société privée, Skyguide, chargée du contrôle du trafic aérien pour la Suisse. Le procès s'est tenu du 15 au 24 mai 2007 en Suisse, au nord de ZURICH. Huit employés de Skyguide, accusés d'homicides par négligence, ont comparu. Le ministère public avait requis des peines de 15 mois de prison avec sursis pour trois cadres de l'entreprise, et entre six et douze mois pour les autres accusés.

¹⁷² Chiffres donnés par le ministère de la Justice britannique, in *A guide to the Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007*, Ministry of Justice, oct. 2007.

Le 21 août 2007, quatre prévenus ont été reconnus coupables d'homicide par négligence au sens de l'art. 117 du code pénal suisse par le tribunal de district de BULACH. trois cadres ont été condamnés à un an de prison avec sursis et Un responsable des travaux de maintenance effectués le soir de l'accident a été condamné à une amende avec sursis de 13 500 francs suisses Les autres employés ont été acquittés.

Un procès pénal a eu également lieu en **AUTRICHE** dans le cadre de l'accident du funiculaire de KAPRUN (composé de deux trains qui circulent simultanément, l'un en montant, l'autre en descendant). Un incendie survenu le 11 novembre 2000 dans le tunnel du funiculaire causa 155 morts. Les familles des victimes ont obtenu 13,9 millions d'euros de dédommagement au terme de plusieurs années de démarches judiciaires. Une commission de médiation a été créée en 2004 pour négocier un accord à l'amiable.

Un procès pénal pour négligence à l'encontre de 16 prévenus s'est soldé par une relaxe générale en février 2004, au terme d'un procès fleuve qui a duré vingt mois. Le parquet avait fait appel pour huit des seize prévenus, mais un tribunal de LINZ avait confirmé l'ensemble des relaxes en septembre 2005.

Synthèse/Conclusion

- Dans chaque état européen, il existe une autorité administrative d'enquête ayant pour mission de faire une enquête en vue de déterminer les causes de l'accident. L'existence d'une telle enquête n'exclut cependant pas l'existence de l'enquête de nature judiciaire et la tenue d'un procès pénal.

L'étude des législations et pratiques étrangères relatives aux accidents collectifs survenus en Europe montre que la pénalisation de tels événements est un phénomène commun. Toutes grandes catastrophes en matière de transport ont donné lieu à un procès pénal.

S'agissant du dispositif indemnitaire, l'étude révèle qu'il n'existe pas d'équivalent à la pratique créée en France consistant à mettre en place des mécanismes originaux avec adossement judiciaire, alliant imagination et pragmatisme, qui permettent l'indemnisation rapide des victimes.

Titre 2. La judicialisation pénale des grandes catastrophes face aux exigences européennes

La réflexion menée sur le recours à la justice pénale pour traitement des grandes catastrophes doit également tenir compte des contingences de droit international et plus particulièrement européen. A ce titre, les éléments tirés de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme (A) et du droit de l'Union européenne (B) doivent être mis en lumière.

A) La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme : l'émergence d'un droit au procès pénal en cas de catastrophe¹⁷³.

La jurisprudence récente de la Cour européenne des droits de l'homme montre qu'en cas de situation accidentogène avec des morts et/ou des blessés, une telle situation implique une enquête de nature pénale.

L'obligation d'offrir aux victimes d'une atteinte au droit à la vie une voie d'action au pénal fut d'abord imposée par la Cour en cas de recours à la force meurtrière. Cette obligation procédurale inhérente à l'article 2 de la Convention exige des Etats qu'ils mènent une enquête effective lorsque des individus sont tués par des agents de l'Etat¹⁷⁴. Au-delà, la victime bénéficie d'une protection lorsque l'atteinte à sa vie émane d'un particulier. Selon la juridiction strasbourgeoise, l'Etat a l'obligation de mettre en place « *une législation pénale concrète dissuadant de commettre des atteintes contre la personne et s'appuyant sur un mécanisme d'application conçu pour en prévenir, réprimer et sanctionner les violations* »¹⁷⁵. Cette exigence concerne les atteintes à la vie que celles-ci soient volontaires ou qu'il s'agisse d'homicides involontaires. Ainsi, la Cour a-t-elle pu affirmer que le droit à la vie impose à l'Etat de mener d'office une enquête effective en cas d'accident du travail mortel¹⁷⁶.

Cette obligation s'étend aux cas d'atteintes involontaires à la vie en matière de catastrophes. La Cour européenne des droits de l'homme, dans le cadre de l'interprétation du volet procédural de l'article 2 de la Convention européenne relatif au droit à la vie, est venue affirmer à plusieurs reprises qu'en cas d'accident majeur ayant provoqué des pertes en vies

¹⁷³ C. Lacroix, « L'influence de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme. Le droit au procès pénal en cas de catastrophes », *Riseo* 2011-3.

¹⁷⁴ Aff. *Mc Cann et autres c. Royaume-Uni*, 27 septembre 1995, *Rev. sc. crim.* 1996, 462, obs. R. Koering-Joulin; *Kaya c. Turquie*, 19 février 1998, *Recueil des arrêts et décisions* 1998-I, p. 329, §105. Sur le droit à la vie et le recours à la force meurtrière, F. Sudre, J.-P. Marguenaud, J. Andriantsimbazoniva, A. Gouttenoire, M. Levinet, *Les grands arrêts de la Cour européenne des Droits de l'Homme*, PUF, coll. Thémis, 3ème éd., 2005, p.104 et s.).

¹⁷⁵ CEDH, 28 oct. 1998, n° 23452/94, aff. *Osman c. Royaume-Uni*, *Rec. CEDH* 1998, VIII.

¹⁷⁶ CEDH, ancienne sect. IV, 9 mai 2006, n° 60255/00, *Pereira Henriques c. Luxembourg*, *JCP Social* n° 24, 13 juin 2006, 1480, comm. J. Cavallini.

humaines, une répression pénale effective des agents responsables est exigée.

La promotion d'un mécanisme de nature pénale par les instances strasbourgeoises doit être cependant bien comprise. Elle ne se confond pas avec le droit de faire poursuivre ou condamner pénalement des tiers qui, selon la Cour elle-même, ne saurait être admis en soi¹⁷⁷ ou comme le droit de provoquer contre un tiers l'exercice de poursuites pénales. En effet, le droit conféré par l'article 6§1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme de voir trancher une accusation pénale n'existe qu'au profit de l'accusé et ne bénéficie pas à la victime de l'infraction pénale. En réalité, la Cour européenne des droits de l'homme dégage, sous forme atténuée, un droit pour la victime à l'existence d'un procès pénal lorsqu'il a été porté atteinte à ses intérêts fondamentaux, tel que le droit à la vie.

De manière générale, la Cour a dégagé une obligation positive à la charge de l'État impliquant la « mise en place d'une législation pénale concrète dissuadant de commettre des atteintes contre la personne et s'appuyant sur un mécanisme d'application conçu pour en prévenir, réprimer et sanctionner les violations »¹⁷⁸. Sous ce volet procédural émerge l'exigence d'un procès pénal. En effet, la Cour affirme régulièrement qu'« un système judiciaire efficace tel qu'il est exigé par l'article 2 de la Convention peut comporter, et dans certaines circonstances doit comporter, un mécanisme de répression pénale. Toutefois, si l'atteinte au droit à la vie ou à l'intégrité physique n'est pas volontaire, l'obligation positive de mettre en place un système judiciaire efficace découlant de l'article 2 n'exige pas nécessairement dans tous les cas un recours de nature pénale »¹⁷⁹.

La mise en œuvre du principe, ainsi posé, est liée à la détermination du contenu des notions « de circonstances imposant un tel mécanisme » et plus précisément notamment « les cas » l'exigeant en matière involontaire. Or, par essence, les catastrophes s'inscrivent dans le champ du non intentionnel. La notion de catastrophe contient un autre élément caractéristique : la notion d'accident, entendue, à la suite d'André TUNC, comme un événement funeste qui survient de manière fortuite, généralement à la suite d'une erreur

¹⁷⁷ Arrêt *Perez c. France* [GC], no 47287/99, § 70, CEDH 2004-I. 6 Ce droit à la protection pénale a été par ailleurs imposé par la Cour en matière de viol. Elle a, en effet, jugé que la protection du droit civil accordée à la victime d'un viol était insuffisante car « il y va en l'espèce de valeurs fondamentales et d'aspects essentiels de la vie privée ; seule une législation criminelle peut assurer une prévention efficace, nécessaire en ce domaine » ; *M.C. c. Bulgarie*, 4 décembre 2003, JCP G 2004, I, 107, n°1, chron. F. Sudre.

¹⁷⁸ 10 CEDH 28 oct. 1998, *Osman c. Royaume-Uni*, résolution n° 87/1997/871/1083, Recueil des arrêts et décisions 1998-VIII et CEDH 28 mars 2000, *Kiliç c. Turquie*, req. n° 22492/93, Recueil des arrêts et décisions 2000-III.

¹⁷⁹ 11 *Calvelli et Ciglio c. Italie* [GC], no 32967/96, §§ 48-51, CEDH 2002-I et *Vo c/ France*, D. 2004. Jur. 2456, note J. Pradel.

humaine¹⁸⁰. Les catastrophes s'inscrivent ainsi dans l'involontaire.

L'existence d'un procès pénal en cas de catastrophes a été affirmée, pour la première fois, dans le cadre d'une catastrophe industrielle, par deux arrêts rendus à propos de l'affaire *Öneryıldız*. Cette exigence a, depuis lors, été confirmée **et étendue aux hypothèses d'accidents de transports collectifs**.

Dans l'affaire *Öneryıldız*, les faits étaient relatifs à l'explosion d'une déchetterie qui avait causé la mort de plusieurs personnes et l'ensevelissement des cabanes et habitations installées à proximité immédiate. La violation de l'article 2 sous son volet procédural, d'abord affirmée par la Cour en 2002¹⁸¹, a été confirmée par la Grande Chambre, devant laquelle l'affaire avait été renvoyée le 30 novembre 2004¹⁸².

Les juges européens ont opéré une distinction liée à la nature de l'évènement à l'origine de l'homicide involontaire, entre l'accident individuel et la catastrophe. Ils mettent en exergue cette différence entre la situation individuelle et la situation collective lorsqu'ils soulignent que « *les répercussions du risque en cause étaient susceptibles d'atteindre plus qu'un individu, et (...) la dimension tragique des événements* » (§92), pour en conclure que « *dans les circonstances de l'espèce, un recours interne ne pouvant déboucher que sur l'allocation d'une indemnité ne saurait être considéré comme une voie privilégiée et susceptible d'absoudre l'Etat défendeur de son obligation de mettre en œuvre un mécanisme de répression pénale cadrant avec les exigences de l'article 2 de la Convention* », c'est-à-dire d'un procès pénal.

Une lecture attentive de l'arrêt *Öneryıldız*, montre que la Cour a introduit une distinction entre les activités dangereuses et les autres activités. Seules les premières nécessiteraient en réalité un recours de nature pénale. Reste donc à déterminer ce qui se cache derrière la notion « *d'activités potentiellement dangereuses* » et, au-delà, les catastrophes nécessitant un recours de nature pénale.

À l'instar de ce qu'elle avait admis en matière d'accident industriel, la Cour EDH impose également l'intervention du droit pénal s'agissant des accidents de transports

¹⁸⁰ A. Tunc, *La responsabilité civile*, Economica, 1981, p. 60.

¹⁸¹ CEDH, aff. *Öneryıldız c. Turquie*, 18 juin 2002, JCP G 2002, I, 157, obs. F. Sudre ; JDI 2, 2003, p. 542, note P.T ; *Rev. trim. dr. h.*, janvier 2003, n°53, p. 261-297, obs. C. Laurent ; voir également, Dr. de l'environnement, mars 2004, chron., p.48, D. I. Garcia San Jose.

¹⁸² AJDA 14 mars 2005, Actualités de la Convention européenne des droits de l'homme (août 2004-janvier 2005), p.541-551, chr. par J.-F. Flauss ; AJDA 30 mai 2005, actualité jurisprudentielle, p. 1133 ; *Europe*, mars 2005, Comm. 105, N. Deffains, et comm. n°106, V. Lechevallier.

collectifs. Cette solution ressort d'un arrêt *Kalender c/ Turquie*¹⁸³ du 15 décembre 2009, dans lequel la Cour indique que le recours au droit pénal s'impose encore en cas de catastrophe ferroviaire (§ 53). L'activité de transport ferroviaire est qualifiée à cette occasion d'« *activité dangereuse* ». Il est dès lors raisonnable de penser que cette solution s'étend à l'ensemble des accidents de transports collectifs qu'ils soient aériens, maritimes ou ferroviaires.

Par ailleurs, la notion de procès pénal doit être entendue de manière large, couvrant la période qui va de la phase de l'enquête à la phase de jugement. Selon la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme, l'obligation de protéger le droit à la vie implique le respect d'obligations procédurales qui tiennent d'une part à l'obligation de mener une enquête officielle effective et, d'autre part, à l'interdiction de ne condamner les responsables que de façon symbolique¹⁸⁴.

Dans le cadre du droit à la vie et de la nécessité d'un recours au juge pénal, la Cour exige de manière traditionnelle une enquête officielle répondant à certains critères d'effectivité. *« Les autorités compétentes doivent faire preuve d'une diligence et d'une promptitude exemplaires et procéder d'office à des investigations propres, d'une part, à déterminer les circonstances dans lesquelles une telle atteinte a eu lieu ainsi que les défaillances dans la mise en œuvre du cadre réglementaire et, d'autre part, à identifier les agents ou les organes de l'État impliqués, de quelque façon que ce soit, dans l'enchaînement de ces circonstances »*. **La Cour met ainsi à la charge de l'Etat une obligation positive procédurale « de mener une forme d'enquête efficace »**. Et, parce qu'il est évident que l'existence d'une enquête ne permet pas à elle seule de conclure que l'Etat s'est acquitté de son obligation procédurale, il faut que l'enquête permette d'obtenir un résultat, c'est-à-dire qu'elle soit *adéquate et effective* : elle doit être **complète et approfondie, être menée de manière impartiale et transparente**. Le manque d'effectivité de l'enquête a ainsi été sanctionné par la Cour dans l'affaire de la catastrophe ferroviaire *Kalender c/ Turquie*. La Cour admet dans cette affaire que les autorités d'enquête ont bien agi avec promptitude après l'accident : le procureur de la République a ouvert une enquête et le conducteur du train a fait l'objet de poursuites pour homicide involontaire. Néanmoins, au terme de ce premier procès qui aboutit à la relaxe de ce dernier, le tribunal avait déféré l'affaire au parquet pour

¹⁸³ CEDH, 15 déc. 2009, n° 4314/02, *Kalender c/ Turquie*, Droit pénal n° 4, avril 2010, chron. 3, Droit pénal n° 4, avril 2010, chron. 3, « Un an de droit européen en matière pénale », Chronique par E. Dreyer ; JCP G 2010, 70, « Droit de la Convention européenne des droits de l'homme », Chronique par F. Sudre.

¹⁸⁴ F. Gölcüklü, « Le droit à la vie dans la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme », in *Mélanges en hommage à Louis Edmond Pettiti*, Bruylant, 1998, p. 415.

l'ouverture d'une enquête pénale concernant la personne morale, la TCDD (l'équivalent de notre SNCF) au vu des conclusions du rapport d'expertise. Or, cette demande n'a jamais été suivie d'effet. La Cour conclut à la violation de l'article 2 sous son volet procédural (§ 58) parce que les conclusions de l'enquête mettant en cause « *des agents ou autorités de l'État pour leur rôle dans cet accident* » ont été classées sans suite.

Enfin, on soulignera qu'il ressort de la jurisprudence de la Cour EDH, que les exigences procédurales de l'article 2 s'étendent à la phase de jugement, qui doit satisfaire aux impératifs de l'obligation positive de protéger la vie par la loi (§ 95)¹⁸⁵. La Cour affirme, en effet, la nécessité d'une qualification adéquate et celle de prononcer une sanction qui ne soit pas symbolique.

Cette double exigence a été reconnue dans l'affaire *Öneryildiz* par la Cour européenne des droits de l'homme, en matière de risques industriels.

S'agissant de la nécessité d'une qualification adéquate, la Cour s'est reconnue habilitée à vérifier la nature des poursuites pénales initiées par les juridictions de jugement et à condamner le choix d'une qualification pénale sans rapport avec les atteintes commises contre les personnes. Elle relève qu'en l'espèce, d'une part « *le procès pénal litigieux ne visait qu'à établir l'éventuelle responsabilité des autorités pour "négligence dans l'exercice de leurs fonctions", lequel n'a nullement trait aux faits constitutifs d'une atteinte à la vie ni à la protection du droit à la vie, au sens de l'article 2* » et, d'autre part, le fait que le jugement rendu contienne des passages où il est fait référence aux décès survenus, ne l'est qu'en tant qu'« *élément factuel* » ce qui ne permet pas « *de déduire qu'il y a eu reconnaissance d'une quelconque responsabilité pour un manquement à la sauvegarde du droit à la vie* ». Elle ajoute encore que « *le dispositif dudit jugement est muet sur ce point et ne contient, du reste, aucun élément précis démontrant que les juges de fond aient prêté l'attention voulue aux conséquences gravissimes de l'accident* ». **La qualification doit donc tenir compte de la valeur protégée et violée par les comportements ayant entraîné la catastrophe: le droit à la vie et à l'intégrité physique.**

Toujours sous le couvert de l'interprétation du volet procédural de l'article 2, la Cour s'immisce plus loin encore dans la phase de jugement et notamment dans le prononcé des sanctions. Ainsi, dans l'affaire *Öneryildiz*, la Cour souligne le montant dérisoire de l'amende (9,70 euros environ, amende assortie de sursis). Il résulte ainsi de l'arrêt

¹⁸⁵ S. Rabiller, « La Cour européenne des droits de l'homme sanctionne l'inertie des autorités publiques face à un risque industriel », AJDA 2005 p. 1133.

l'obligation positive pour l'Etat de mettre en place un système pénal effectif en cas d'homicide involontaire, un système ne permettant pas une certaine impunité des responsables.

Conclusion sur la Cour européenne des droits de l'homme

La jurisprudence conventionnelle relative aux catastrophes tend à poser l'exigence d'une judiciarisation des catastrophes. Celle-ci doit être néanmoins bien comprise. Si la Cour met à la charge de l'Etat une obligation positive *procédurale* « de mener une forme d'enquête *efficace et effective* », elle ne signifie pas une obligation de condamnation.

L'on peut constater que le droit pénal français et les grands procès déjà menés semblent montrer que la législation et la pratique judiciaire française paraissent armées face aux catastrophes et conformes aux exigences européennes. En effet, le Code pénal et les lois pénales annexes contiennent différentes dispositions permettant d'envisager la répression de comportements à l'origine des catastrophes, souvent «*causées par l'indifférence de celui qui perçoit le risque et passe outre* »¹⁸⁶. Les qualifications d'homicides et blessures involontaires, fondement essentiel de la répression en cas de catastrophes, répondent à cette exigence.

B) Les exigences de l'Union européenne en cas d'accidents de transports collectifs : entre enquête de sécurité et autonomie procédurale

Dans la perspective d'une étude de droit comparé au sein des pays membres de l'Union européenne, il est apparu intéressant aux auteurs de l'étude de savoir quelles sont les considérations en matière d'enquêtes en droit de l'Union européenne.

L'union européenne est réceptive au principe d'une Culture du juste. En matière aérienne, l'expression de culture juste n'apparaît pas dans le texte même du règlement. En effet, elle est seulement mentionnée dans les propos liminaires de ce document puisqu'on peut lire dans le paragraphe 24 : « *Le système de l'aviation civile devrait également favoriser un environnement non répressif facilitant le signalement spontané des événements et contribuant ainsi au principe d'une « culture juste* » ». **On aura ainsi noté qu'il s'agit plus, en l'espèce, d'une préconisation, sans effet juridique contraignant que d'une obligation normative pour les Etats membres.** Peut-être cela s'explique par l'impact qu'impliquerait

¹⁸⁶ D. Salas, « L'éthique politique à l'épreuve du droit pénal », Rev. sc. crim. 2000, p.163.

cette évolution qui serait même une révolution. Quoi qu'il en soit, on ne peut pas se comporter comme si elle n'était pas mentionnée et ainsi considérer que cette notion n'a pas été prise en compte au moment des discussions et de l'adoption finale de ce règlement. Reste à déterminer ce que signifie précisément ce paragraphe 24. Doit-il être compris comme signifiant qu'il faut placer la justice répressive après l'intervention des enquêtes de sécurité ? Faut-il au contraire considérer qu'il ne s'agit pas de dénier le rôle de la justice répressive qui, de son côté, et à son rythme, doit punir le ou les responsables après une instruction à charge et à décharge menée par un juge d'instruction ? Face à ces questionnements, il est nécessaire de faire un état des exigences de l'Union européenne. Quelle est la définition des règles de délimitation des champs respectifs de l'enquête administrative et de l'enquête judiciaire, sur les rapports entre la justice et la sécurité dans les transports collectifs ? L'Union promeut-elle une quelconque déjudiciarisation ?

Il apparaît judicieux de recenser les différentes réglementations européennes intervenues dans chacun des différents modes – à l'exception notable du secteur routier - ces dernières décennies pour mieux encadrer les enquêtes en la matière et de nous livrer à une étude approfondie des dispositions des règlement (UE) n° 996/2010 du 20 octobre 2010¹⁸⁷ sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et (UE) n° 1286/2011 du 9 décembre 2011¹⁸⁸ portant adoption d'une procédure commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer ainsi que des directives 2004/49/CE du 29 avril 2004¹⁸⁹ concernant la sécurité des chemins de fer (v. annexe n°1). L'idée de base consistant à mettre en exergue les similitudes de ces textes épars dans lesquels la déjudiciarisation pourrait avant tout concerner la phase d'enquêtes après accidents.

On retrouve ainsi le souhait que ces enquêtes soient confiées à des autorités permanentes, ce qui semble exclure la constitution de commission *ad hoc* au cas par cas, la structure permanente devant s'avérer plus réactive et sa composition souffrant le risque d'accusation de partialité. L'indépendance des membres, par rapport aux entreprises et gestionnaires d'infrastructure, est soulignée. L'accent est encore clairement mis sur la possibilité de coopérer avec des homologues des autres Etats membres ce qui, eu égard à l'ampleur des catastrophes en cause et de leurs éventuelles retombées, peut permettre de mobiliser davantage de moyens et de compétences. Alors qu'existaient déjà des échanges

¹⁸⁷ JOUE L 295/35 du novembre 2010 avec commentaire in *Revue Française de Droit Aérien* 2010 pp. 407/432 V. Commentaire H. Kenfack in *Panorama de Droit des Transports* janvier 2009 – décembre 2010, D. 2011 p. 1446.

¹⁸⁸ JOUE. L 328/36 du 10 décembre 2011.

¹⁸⁹ JOUE L 220/16 du 21 juin 2004.

informels, en matière aérienne, un véritable réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile¹⁹⁰ a été établi avec pour objectif d'améliorer la qualité des enquêtes et de renforcer leur indépendance.

1) Méthodologie et conduite des enquêtes

En matière aérienne.- Les enquêtes sur les accidents sont précisément au centre de l'un des premiers textes adoptés par la Communauté Européenne en matière de politique commune des transports : la directive 80/1266 du 16 décembre 1980¹⁹¹, Ce texte préconisait déjà une assistance mutuelle des Etats membres avec communication périodique des informations relatives aux incidents n'ayant pas provoqué d'accidents ainsi que les résultats des enquêtes pour les accidents d'aéronefs dont la charge maximale admissible est inférieure ou égale à 5 700 kilogrammes selon une présentation conforme au modèle mis au point par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Il se révéla, très vite, insuffisant¹⁹², d'où l'adoption d'une autre directive 94/56 du 21 novembre 1994¹⁹³ spécifique aux enquêtes techniques. En droit positif, le règlement (UE) n° 996/2010 a pour but de garantir un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile en Europe pour améliorer la sécurité aérienne dans l'UE.

Chaque pays de l'UE veille à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites ou supervisées par une autorité nationale permanente responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile. Ainsi, en France, depuis 1946, l'organisme responsable des enquêtes techniques est le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'Aviation civile (B.E.A.) (Bureau Enquêtes Accidents)¹⁹⁴.

L'article 4 (article 4, al. 1 du règlement n° 996/2010) aborde le thème de l'autorité nationale responsable des enquêtes en mettant en avant l'absolue nécessité, qui devrait être une évidence, que celle-ci soit indépendante agissant seule ou avec d'autres autorités.

¹⁹⁰ V. L. Grard « Accidents aériens : des enquêtes plus indépendantes, les droits des victimes mieux considérés » Commentaire du règlement n° 996/2010 du 20 octobre 2010, *Revue de Droit des Transports* 2011 comm. 13

¹⁹¹ V. JOUE L. 375/32 du 31 décembre 1980.

¹⁹² V. X. Latour « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire » in *La Sécurité et la sûreté des transporteurs aériens*, ss. la dir. de X. Latour, L'Harmattan, 2004, p. 25 et s.

¹⁹³ V. JOCE L 319/1 du 12 décembre 1994

¹⁹⁴ Pour une présentation synthétique de son organisation et de son mode de fonctionnement V. la contribution de l'un de ses membre Olivier Ferrante, « Les objectifs et les moyens de l'enquête technique » in *La Sécurité et la sûreté des transporteurs aériens*, *op. cit.*, p. 111 et s.

Cette autorité doit être indépendante de toute entité dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission confiée à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ou influencer son objectivité.

Le règlement emploie, d'ailleurs, pour corroborer cette exigence indispensable, la formule « *fonctionnellement indépendante* ». **Il est exact qu'il faut nécessairement que l'organe chargé de l'enquête de sécurité post accident ou incident ne subisse pas de pressions, ne soit pas influencée par quelque autorité publique voire organisme privé car alors, elle ne servirait plus l'un des objectifs recherché : renforcer la confiance des citoyens dans les transports aériens.** Il n'est pas inutile que le règlement insiste sur la nécessaire indépendance de l'organe chargé de la sécurité tant, en fonctions des circonstances mais aussi des habitudes propres à certains Etats membres de l'Union européenne, celle-ci puisse être mise à mal en raison d'intérêts stratégiques, politiques et (ou) industriels.

Dans les textes européens, l'indépendance semble devoir revêtir essentiellement un aspect fonctionnel se manifestant au niveau du recrutement des enquêteurs, de l'octroi de moyens suffisants, de la rédaction de rapports objectifs et de la reconnaissance de la possibilité éventuelle d'un appel, alors que dans l'esprit des Etat Membres cela s'est plutôt traduit d'abord par la création d'organismes dotés de personnalité juridique¹⁹⁵.

Conformément à la directive 94/56 du 21 novembre 1994¹⁹⁶ spécifiques aux enquêtes techniques et insistant sur leur caractère obligatoire - reprenant en cela l'article 13 de la grande Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale - Le règlement fait obligation à chaque Etat membre de l'UE d'ouvrir une enquête sur tout accident ou incident grave survenant sur son territoire et impliquant un aéronef (article 5). L'autorité responsable des enquêtes de sécurité d'un pays de l'UE peut demander l'assistance des autorités responsables des enquêtes de sécurité d'autres pays de l'UE (article 6).

Afin de faciliter la coordination des activités des autorités nationales, le règlement établit un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile, composé de toutes les autorités responsables des enquêtes de sécurité. Ce réseau a pour objectif d'améliorer la qualité des enquêtes conduites par les autorités responsables des enquêtes de sécurité et à renforcer leur indépendance, en encourageant notamment des normes élevées en matière de méthodes d'enquête et de formation des enquêteurs (article 7).

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ V. JOCE L 319/1 du 12 décembre 1994.

Parallèlement, les agences européennes instaurées dans chacun des modes¹⁹⁷ et dotées de la personnalité juridique se voient impliquées. Ainsi, en va-t-il de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA)¹⁹⁸, située à COLOGNE, et créée par le règlement (CE) n° 1592/2002 du 15 juillet 2002¹⁹⁹, mais dont la Commission Européenne avait soumis l'idée au Parlement Européen dès le 27 septembre 2000, soit juste quelques semaines après le crash du Concorde. Un représentant qu'elle désigne se voit, en effet, reconnaître le droit de visiter les lieux de l'accident et d'examiner l'épave, de proposer les thèmes des questions à poser aux témoins, de recevoir tous les documents et informations pertinents, de participer au dépouillement des supports vidéo et audio et de participer à toutes les réunions, essais et simulations en lien avec l'enquête.

En matière ferroviaire-. A l'occasion d'accidents ferroviaires, la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 définit les critères d'indépendance de l'organisme chargé de l'enquête vis-à-vis des acteurs du secteur. **Chaque Etat membre de l'UE veille à ce que les enquêtes sur les accidents et les incidents soient menées par un organisme permanent comprenant au moins un enquêteur en mesure de remplir la fonction d'enquêteur principal en cas d'accident ou d'incident** (article 21, al. 1). L'organisme d'enquête peut demander le soutien de structures homologues dans les autres Etats membres ou de l'Agence ferroviaire européenne (article 21, al. 5 et 7). Cette Agence doit être tenue informée, dans le délai de 15 jours de l'ouverture de l'enquête.

Chaque enquête sur un accident ou un incident fait l'objet d'un rapport établi « *sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête* » (article 23, al. 1). L'organisme publie son rapport final au plus tard 12 mois après l'événement (article 23, al. 2)²⁰⁰. Des recommandations sont adressées à l'autorité de sécurité et, si nécessaire, à d'autres organismes ou autorités dans l'Etat membre ou d'autres Etats membres (article 25, al. 2).

En matière maritime-. Les enquêtes de sécurité doivent être conduites sous la responsabilité d'un organisme d'enquête permanent et impartial « *doté des compétences*

¹⁹⁷ V. L. Grard, « Les transports dans le débat juridique sur les agences de régulation de la Communauté Européenne » in *50 ans de Droit Communautaire Mélanges en hommage à Guy Issac*, Toulouse : Presses de l'Université des sciences sociales de Toulouse I, 2004, p. 373 et ss.

¹⁹⁸ V. C. Degryse, Dictionnaire de l'Union Européenne, Bruxelles : De Boeck, 3^{ème} éd. 2007, pp. 26/27.

¹⁹⁹ JOUE L 240/1 du 7 septembre 2002.

²⁰⁰ Pour l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge survenu le 12 juillet 2013, le BEA-TT a rendu un premier rapport le 10 janvier 2014, soit six mois après le déraillement.

nécessaires et composé d'enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents de mer ». L'organisme d'enquête doit être indépendant du point de vue de son organisation, de sa structure juridique et de son mode de décision, vis-à-vis des parties en cause (article 8, al. 1 de la directive 2009/18/CE). L'organisme dispose d'un accès aux sites, preuves, corps des victimes, données et registres (article 8, al. 4). Les Etats membres veillent à la conservation des preuves (article 13). L'organisme en charge principalement de l'enquête doit établir, en concertation avec les organismes des autres pays concernés, une stratégie concernant la portée, l'orientation et le calendrier de l'enquête (§ 3.1 et § 3.4 de l'annexe au règlement n°1286/2011).

Les Etats membres doivent également prévoir une coopération – y compris permanente – et une assistance mutuelle dans le cadre des enquêtes de sécurité, ainsi qu'une coordination des activités des organismes d'enquête (article 4, al. 2 ; article 10 ; article 12 de la directive 2009/18/CE).

L'organisme d'enquête peut « *auditionner tous les témoins disponibles et considérés comme importants* », en tenant compte notamment « *de la fatigue (tant du témoin que de l'enquêteur), de la fragilité du témoignage humain et des déplacements prévus des témoins éventuels* » (§ 3.11 - annexe au règlement n°1286/2011).

L'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM), située à Lisbonne, et créée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du 27 juin 2002²⁰¹ faisant partie des « paquets *Erika* II » adoptés suite au naufrage du pétrolier *Erika* s'est vue confier la tâche de concevoir, en coopération avec la Commission Européenne et les Etats membres une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents maritimes et procéder à l'analyse des rapports d'enquête existant. Elle peut prêter une assistance opérationnelle concernant les enquêtes liées à des accidents graves ou très graves, analyser les rapports d'enquêtes en vue d'en tirer une valeur ajoutée concernant les enseignements à en tirer.

On peut également noter que tous ces textes réaffirment très solennellement que les enquêtes après accidents de transport doivent être distinctes de l'enquête judiciaire ce qui n'exclut toutefois pas une coordination pour l'accès au site ou la conservation des preuves. Le

²⁰¹ JOUE L 208/1 du 5 août 2002 modifié par le règlement (UE) 100/2013 du 15 janvier 2013 *J.O.U.E.* L 39/40 du 9 février 2013.

but intimé aux experts n'étant pas de déterminer les responsabilités mais de prévenir la survenance de nouvelles catastrophes²⁰².

2) Le statut des enquêtes de sécurité et le rapport aux procédures judiciaires

En matière aérienne, le règlement du 20 octobre 2010 prévoit une séparation entre le processus d'enquête sur les accidents et les procédures judiciaires afin de ne pas porter préjudice à la collecte d'informations. Le 4^{ème} considérant du règlement dispose que *« l'unique objectif des enquêtes de sécurité devrait être la prévention des accidents et incidents, et non la détermination des fautes ou des responsabilités »*. De même, l'article 11 du règlement précise le statut des enquêteurs de sécurité, *« nonobstant toute enquête judiciaire »*.

Le règlement n° 996/2010 du 20 octobre 2010 abroge la directive 94/56/CE du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes et les incidents dans l'aviation civile²⁰³. Le texte communautaire de novembre 1994 avait également pour but d'améliorer la sécurité aérienne en facilitant la réalisation diligente d'enquêtes techniques dont l'objectif exclusif est la prévention de futurs accidents ou incidents. **Il pose le principe selon lequel une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.** La directive 94/56/CE établit la distinction entre l'enquête judiciaire destinée à établir les responsabilités et l'enquête technique dont le statut se trouve renforcé. Ce point a suscité plusieurs réactions dans le contexte français au moment du débat parlementaire sur ce qui n'était alors qu'une proposition de directive. Ainsi en allait-il de la proposition de résolution n° 123 présentée en novembre 1993 par le sénateur Jacques Genton. L'objection se fondait sur l'article 10 de la proposition de directive qui précisait que *« l'analyse et les conclusions tirées de l'enquête ou découlant de celle-ci ne sont pas utilisables pour la détermination de fautes professionnelles ou dans le cadre d'actions en responsabilité »* et que *« les rapports d'enquête ne doivent pas être utilisés à des fins disciplinaires »*. La proposition de résolution sénatoriale en déduisait que, selon la Commission européenne, les conclusions des enquêtes visées par la directive ne pourraient être utilisées par les autorités judiciaires. Par conséquent, pour le sénateur à l'origine de la proposition, *« l'adoption de cette directive aurait pour effet de porter atteinte*

²⁰² V. O. Ferrante, « Les objectifs de l'enquête technique » in *La Sécurité et la sûreté des transporteurs*, op. cit. p. 111 et s. exposant les évolutions envisageables.

²⁰³ JOUE L 319/14 du 12 décembre 1994.

aux pouvoirs du juge pénal [...]. Elle serait en outre susceptible de rendre très difficile la mise en cause de la responsabilité, tant sur le plan pénal que sur le plan disciplinaire, des auteurs d'accidents ». L'argument était repris en avril 1994 dans la résolution n° 110 du Sénat français sur la proposition de directive du Conseil établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile :

*« Considérant cependant que son article 5, pouvant être interprété comme assurant la primauté de l'enquête technique, apparaît **susceptible d'entraver l'action du juge pénal éventuellement saisi, alors qu'il est préférable de permettre à l'inverse dans ce domaine, dans le respect des dispositions nationales, la conservation des preuves par la voie judiciaire et une coopération étroite entre les personnes chargées de l'enquête judiciaire et celles en charge de l'enquête technique...** » ;*

*« Considérant, d'autre part, que l'article 10 de cette proposition **peut faire obstacle à la détermination de certaines fautes en privant le juge saisi des questions de responsabilité ou l'autorité disciplinaire d'éléments d'appréciation qui peuvent figurer dans l'enquête technique, alors qu'il convient que ceux-ci puissent disposer dans ce domaine de tous les éléments que le droit national leur permet de prendre en considération** ».*

Lors du colloque organisé le 16 janvier 2005 à l'Université de Paris V – René DESCARTE, Olivier FERRANTE²⁰⁴, membre du B.E.A. avait bien mis en évidence les influences réciproques des deux enquêtes conduites en parallèle et relevait l'avantage – en dépit de « pollution » de l'une par l'autre – d'éviter le mélange des genres en cantonnant l'enquêteur aéronautique au question technique sans avoir à se soucier des qualifications purement juridiques.

Désormais, le règlement du 20 octobre 2010 définit les relations entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité et les autres autorités concernées comme les autorités judiciaires. Il oblige chaque pays de l'UE à établir des accords préalables entre ces autorités pour améliorer leur coopération. Ces accords préalables couvrent notamment des points tels que l'accès au site de l'accident ou la conservation des preuves (article 12 sur la coordination des enquêtes et article 13 sur la conservation des preuves).

²⁰⁴ V. O. Ferrante, « Les objectifs de l'enquête technique », *op. cit.* pp. 116/117.

Le règlement n° 996/2010 rappelle à plusieurs reprises que les conclusions des enquêtes doivent être mobilisées pour prévenir les accidents et les incidents, non rechercher la faute, désigner les coupables et sanctionner des erreurs involontaires : « *Une recommandation de sécurité ne constitue **en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité** dans un accident, un incident grave ou un incident* » (article 17, al. 3 du règlement du 20 octobre 2010). De même, les informations recueillies « *ne servent qu'à l'analyse des tendances en matière de sécurité qui peuvent servir de base à des recommandations de sécurité anonymes ou à des consignes de navigabilité **sans imputation de fautes ou de responsabilités*** » (article 19, al. 2).

Ces principes rejoignent le 24^{ème} considérant du règlement du 20 octobre 2010 qui préconise que le système de l'aviation civile favorise « *un **environnement non répressif** facilitant le signalement spontané des événements* » et contribuant de ce fait au développement d'une « *culture juste* », dans le prolongement de la *Charte européenne pour une culture juste* adoptée par les partenaires sociaux du secteur de l'aviation civile européenne le 31 mars 2009.

Le règlement du 20 octobre 2010 précise, dans son 25^{ème} considérant, que « *les informations fournies par une personne dans le cadre de l'enquête de sécurité **ne devraient pas être utilisées contre elle**, conformément aux principes constitutionnels et au droit national* ». Cette formulation reflète la prise en compte des préoccupations de professionnels du secteur de l'aviation, exprimées par exemple dans la *Résolution relative à la pénalisation des accidents d'aviation* (Flight Safety Foundation, Académie National de l'Air et de l'Espace, Royal Aeronautical Society, Civil Air Navigation Services Organisation, 17 octobre 2006) :

« *le risque majeur d'une pénalisation des accidents d'aviation est le refus des témoins de coopérer dans le cadre des enquêtes, ces personnes invoquant le droit de se protéger contre des poursuites pénales, et choisissant de ne plus reconnaître librement des erreurs dans l'esprit de l'Annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale visant à éviter la récurrence d'accidents, [d'autant plus que] **la majeure partie des accidents d'aviation résulte d'erreurs humaines**, souvent multiples, commises par inadvertance* » ;

« *l'objectif essentiel d'une enquête sur un accident d'aviation civile doit être d'en déterminer la cause et les facteurs contributifs probables, et **non de sanctionner***

pénalement les équipages, les agents de maintenance, les dirigeants des compagnies aériennes ou des constructeurs, les responsables des instances de réglementation ou les contrôleurs aériens » ;

« à l'exception des actes de sabotage, de faute intentionnelle et de conduite particulièrement imprudente (y compris abus d'alcool ou autres substances), la pénalisation des accidents d'aviation n'est pas un moyen de dissuasion efficace et n'est pas dans l'intérêt du public. [...] Il est plus utile à la société d'améliorer la sécurité du secteur aéronautique que de chercher à obtenir des sanctions pénales pour les personnes "coupables" d'erreurs humaines ou tragiques ».

Selon le règlement du 20 octobre 2010, le rapport final d'enquête est rendu si possible dans les 12 mois suivant la date de l'accident / incident grave (article 16, al. 6-7).

Déjà selon la directive de 1994, transposée en droit français par la loi n° 99-243 du 29 mars 1999²⁰⁵ et le décret n° 2001-1243 du 8 novembre 2001²⁰⁶ - qui ont vocation à être intégrés dans le Code des Transports lorsque celui-ci sera enfin doté d'une partie réglementaire - les conclusions de l'enquête devaient logiquement être mises à disposition des autres Etat membres, sans normalement pouvoir être utilisées à des fins judiciaires²⁰⁷. Une autre directive 2003/42 du 13 juillet 2003²⁰⁸ sur les compte rendus d'événements dans l'aviation civile, est intervenue, toujours dans le souci de rendre contraignantes certaines dispositions de l'annexe 13 de la Convention de CHICAGO. Il y est, en effet, bien spécifié que ***« l'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents »***²⁰⁹. En s'inspirant du modèle américain, le texte européen de 2010 a permis l'accès à la base de données pour toutes les autorités nationales de l'aviation civile. Le public est lui informé par le rapport annuel rédigé par l'Etat et le cas échéant par des extraits de compte rendu anonymes²¹⁰. En France, les résultats des enquêtes et des recommandations du B.E.A. sont systématiquement transmis à la Direction Générale de l'Aviation Civile (D.G.A.C.) ainsi qu'aux exploitants et constructeurs concernés. Le B.E.A est également

²⁰⁵ JO Lois et décrets 30 mars 1999 p. 4688.

²⁰⁶ JO Lois et décrets 15 décembre 2001 p. 19933.

²⁰⁷ V. Xavier Latour « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire » *op. cit.* p. 26.

²⁰⁸ V. JOCE. L 167/23 du 4 juillet 2003.

²⁰⁹ V. O. Ferrante, « Les objectifs de l'enquête technique » *op. cit.* p. 112

²¹⁰ V. X. Latour, « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire » *op. cit.* p. 26.

impliqué dans les enquêtes étrangères impliquant des aéronefs de conception française, notamment toute la gamme d'*Airbus* ou des ressortissants français. Il assiste techniquement les administrations étrangères qui le sollicitent. Il participe à la coordination entre les différents services européens dans le cadre de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (C.E.A.C.).

Les destinataires des recommandations formulées à l'issue de l'enquête se doivent de les évaluer et d'y répondre dans le délai de 90 jours, l'autorité en charge de l'enquête disposant elle de 60 jours pour faire savoir si la réponse lui paraît adéquate. Une base de données de recommandations est créée.

Chaque autorité responsable des enquêtes de sécurité y enregistre les recommandations de sécurité qu'elle émet. L'AESA et les pays de l'UE analysent les événements de l'aviation civile stockés dans le répertoire central européen pour prendre des mesures préventives (articles 17 et 18 du règlement du 20 octobre 2010).

En matière ferroviaire, la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 énonce également que l'enquête « *ne peut en aucun cas viser à la détermination de la faute ou de la responsabilité* » (article 19, al. 4) et « *est effectuée indépendamment de toute enquête judiciaire* » (article 20 al. 3). La directive souligne qu'« *une recommandation en matière de sécurité formulée par un organisme d'enquête ne peut en aucun cas constituer une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident* » (article 25, al. 1).

En matière maritime, les dispositions relatives aux enquêtes et issues du « *paquet Erika III* » ainsi que celles émanant du Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents) adopté, par l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) à Londres le 16 mai 2008 figurent désormais dans le Code des Transports français²¹¹. L'idée de base étant à l'instar du droit aérien d'augmenter encore leur indépendance avec un réseau européen des autorités devant les réaliser pour améliorer les échanges d'informations et la formation des enquêteurs. Par exemple, ceux-ci se voient offrir par la directive 2009/18/CE la possibilité d'organiser des rencontres avec toute personne

²¹¹ Article 1^{er} de l'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 *J.O. lois et décrets* 10 juin 2011 p. 9834) modifiant L. 1621-14 du Code des Transports V. E. Desfougères, « L'abordage du Code des Transports par le paquet Erika III », JAC n° 116.

concernée en l'absence de toute personne qui pourrait avoir intérêt à entraver l'enquête de sécurité. Les témoignages, informations et documents recueillis ne pouvant être utilisés par eux à d'autres fins que l'enquête technique elle-même, à moins qu'un intérêt supérieur ne justifie leur divulgation (article 9 de la directive 2009/18/CE).

L'organisme d'enquête présente, si possible, son rapport – conclusions et toute recommandation éventuelle – dans les 12 mois suivant l'accident (article 14, al. 2 de la directive 2009/18/CE).

Le règlement n°1286/2011 dispose que l'organisme d'enquête établit des recommandations de sécurité fondées « *sur l'analyse* », à destination des structures et individus les plus à même d'adopter des mesures correctrices (§ 5.1 de l'annexe au règlement). L'organisme d'enquête de l'Etat principalement responsable de l'enquête, en liaison avec d'autres Etats ayant d'importants intérêts en jeu, doit produire un projet de rapport : « *Celui-ci doit présenter, de façon claire, cohérente et concise, les faits et analyses qui étayent les conclusions et recommandations* » (§ 6.1 de l'annexe au règlement n°1286/2011).

La directive 2009/18/CE précise qu'« *en aucun cas, une recommandation de sécurité ne détermine la responsabilité ou n'impute la faute d'un accident* » (article 15, al. 3). Les enquêtes n'ont donc « *pas pour but de déterminer les responsabilités ou d'attribuer les fautes* ». Toutefois, « *les Etats membres veillent à ce que l'organisme ou l'entité d'enquête [...] ne s'interdise pas, du fait qu'il est possible de déterminer les fautes ou les responsabilités à partir des conclusions, de rendre pleinement compte des causes de l'accident ou de l'incident de mer* » (article 1, al. 2).

Le statut juridique de l'enquête de sécurité est défini par les Etats membres conformément à leurs systèmes juridiques. La directive 2009/18/CE précise : « *Les Etats membres veillent, dans le respect de leur législation et, le cas échéant, par la collaboration des autorités responsables de l'enquête judiciaire, à ce que les enquêtes de sécurité : a) soient distinctes des enquêtes pénales ou d'autres enquêtes menées parallèlement pour déterminer les responsabilités ou attribuer les fautes ; b) ne soient pas indûment empêchées, suspendues ou retardées du fait de ces autres enquêtes* ».

3) L'assistance aux victimes

Le règlement (UE) n° 996/2010 aborde également l'aide aux victimes d'**accidents aériens** et à leurs familles. **Chaque pays de l'UE doit mettre en place un plan d'urgence**

en cas d'accident de l'aviation civile couvrant également l'assistance aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches. Les pays de l'UE doivent aussi garantir que toutes les compagnies aériennes établies sur leur territoire disposent d'un plan d'aide aux victimes et à leurs proches. Ce plan doit (article 21, al. 2) :

- prendre particulièrement en compte le soutien psychologique aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches ;
- permettre à la compagnie de faire face à un accident de grande ampleur ;
- être audité par les pays de l'UE dans lesquels la compagnie aérienne est enregistrée.

Les pays de l'UE doivent aussi encourager les compagnies aériennes de pays extérieurs à l'UE qui exploitent des vols dans l'UE à disposer également d'un plan d'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs proches (article 21, al. 2).

En cas d'accident, le pays de l'UE qui est en charge de l'enquête, le pays dans lequel est enregistré la compagnie aérienne ou le pays qui comporte un nombre important de ses ressortissants à bord de l'aéronef impliqué dans l'accident, doit désigner une personne de référence qui sera le point de contact et d'information des victimes et de leurs proches (article 21, al. 3).

En matière ferroviaire, la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 précise que l'enquête est menée « *de manière aussi ouverte que possible* », pour que toutes les parties puissent être entendues. Au même titre que les exploitants de l'infrastructure, les entreprises ferroviaires concernés et l'autorité de sécurité, les victimes et leurs proches sont informés à intervalles réguliers de l'enquête et de ses progrès. Ils ont, dans la mesure du possible, la possibilité de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et de commenter les informations contenues dans les projets de rapports (article 22, al. 3).

Conclusion sur l'Union européenne

Le Droit de l'Union Européenne ne promeut d'aucune manière une quelconque déjudiciarisation. S'il est exigé qu'une enquête soit menée après la catastrophe ou l'accident de nature technique sans qu'il soit possible de rechercher « *des fautes ou des responsables* », les choses ne sont pas présentées en dissociant comme 1^{er} temps la réalisation de l'enquête administrative puis seulement ensuite l'intervention de la justice répressive. En effet, il est écrit « *Les enquêtes de sécurité... ne visent nullement la détermination des fautes ou des responsabilités. Elles sont indépendantes, distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsables* ». **N'apparaît ainsi pas cette logique scénique où la 1^{ère} scène aurait comme seul acteur l'organe chargé de l'enquête de sécurité et la 2^{nde} scène seulement après où le juge pénal justement entrerait en scène...**

L'affirmation de la nécessité de séparer les enquêtes dans la réglementation européenne ne contraint nullement d'une manière ou d'une autre à l'abandon de l'enquête judiciaire ou à instaurer une hiérarchie entre ces enquêtes. Aucune primauté de l'enquête administrative n'est affirmée.

L'absence de primauté de l'enquête administrative s'explique actuellement par la reconnaissance du principe de l'autonomie institutionnelle des Etats membres, mais également de leur autonomie procédurale.

L'autonomie institutionnelle oblige l'Union européenne à respecter les règles qui découlent du droit interne des Etats membres et notamment les règles à caractère constitutionnel. Ainsi la répartition des compétences entre les différents organes nationaux relève des Etats membres. Les règles relatives à l'ouverture d'une procédure judiciaire entre dans ce champ, laissant une marge de manœuvre aux Etats tant que ceux-ci ne contreviennent au contenu des dispositions du droit de l'Union. Le principe même du recours à une procédure judiciaire et le choix des personnes compétentes pour l'accomplir sont des éléments de la souveraineté étatique qui sont encore actuellement protégés sur le fondement de l'autonomie institutionnelle.

L'autonomie procédurale est un principe parallèle qui renvoie pour l'exécution des actes de l'Union aux autorités nationales. Le droit de l'Union n'est pas un droit complet, il a besoin du droit interne pour sa mise en œuvre. Si cette autonomie procédurale n'est pas absolue

puisque'elle implique le respect des principes d'équivalence et d'effectivité, les procédures étatiques ont vocation à s'appliquer en l'absence de violation de ces deux principes. **Ainsi, en l'absence de dispositions précises dans les actes relatifs aux grandes catastrophes, établissant une hiérarchie entre les enquêtes et plaçant comme secondaire l'enquête judiciaire, l'Union européenne ne peut pas s'opposer à la réalisation de cette enquête en parallèle de l'enquête administrative si le contenu du droit interne le prévoit. Le droit français a en conséquence vocation à pleinement s'appliquer tant que des dispositions n'ont pas été précisément adoptées dans un sens contraire, notamment en matière pénale.**

Partie II : Analyse de la justice pénale dans la gestion des grandes catastrophes

La deuxième partie de la recherche a pour objectif d'étudier plus particulièrement la judiciarisation des grandes catastrophes en France.

Elle permettra d'examiner, d'abord, le traitement judiciaire *in concreto* afin de mettre en exergue les enjeux auxquels la justice pénale est confrontée dans de telles hypothèses (titre 1).

L'analyse est complétée par une étude qualitative et sociologique visant à mieux cerner les contours et les enjeux de l'impact de la procédure judiciaire lors d'accidents collectifs de transport pour les victimes (titre 3).

Titre 1. Le traitement judiciaire *in concreto* : les enjeux de la justice pénale

A. Analyse *in concreto* du traitement judiciaire des accidents collectifs

Il a été décidé à titre exploratoire d'élaborer une grille d'analyse des dossiers de catastrophes pour la présente recherche, étant précisé que le document a vocation à être également réutilisé par la suite pour assurer le suivi comparatif du traitement de nouveaux événements catastrophiques ou sériels. Il s'agissait de disposer d'un outil comparatif efficace.

Les enseignements des dépouillements des grilles d'analyse et dossiers de catastrophes ont permis de s'interroger sur la manière dont se déroulent les suites d'un accident collectif. La comparaison permet de mettre en évidence les formes des enquêtes conduites *in concreto*, leurs cumuls, les délais dans lesquels elles sont diligentées, ainsi que leur utilisation éventuelle par les parties prenantes dans leurs plaidoiries respectives. Ce travail permet de proposer un regard comparatif du traitement de la catastrophe *ab initio*, de se poser la question de l'efficacité de l'enquête pénale, notamment en termes de délais, de recours (combien d'incidents remontent à la chambre d'instruction par exemple), etc.

1. La méthode

a. La grille

La grille est composée essentiellement d'une fiche d'identité de l'événement, du suivi des phases d'enquête d'instruction, de jugement, des voies de recours ordinaire ou extraordinaire.

b. Les événements retenus

Les événements retenus ont été choisis en fonction notamment des possibilités d'accès aux éléments documentaires ce qui supposait que le processus pénal soit achevé en ce qui concerne l'exercice des voies de recours ordinaires et extraordinaires. Il s'agit des événements suivants²¹² :

- Crash de Habsheim, 26 juin 1988 ;
- Crash du Mont Sainte Odile, 20 janvier 1992 ;
- Accident ferroviaire de Port-Sainte-Foy, 8 septembre 1997 ;
- Incendie du tunnel du Mont-Blanc, 27 mars 1999 ;

²¹² Les juridictions concernées par la recherche ont pour la plupart répondu positivement à nos sollicitations pour accéder aux dossiers utiles à la recherche. Ces juridictions nous ont accordé, lorsque les conditions étaient réunies, la consultation sur le fondement des articles R. 156 et suivants du Code de procédure pénale. Par exception, l'accès au dossier a pu avoir lieu par l'intermédiaire, non des juridictions, mais des associations de victimes (Queen Mary et Concorde). Des déplacements au sein des juridictions ont été organisés. Les dossiers anciens ne sont pas toujours numérisés et leur volume imposait une consultation sur place qui a représenté un travail de plusieurs jours.

- Parcelle du Queen Mary II, 15 novembre 2003 ;
- Collision ferroviaire de Zoufftgen, 11 octobre 2006.

Un récapitulatif synthétique du processus judiciaire de chacun de ces événements a été joint à la fin de cette partie (p. 137 & s.).

2. Synthèse des enseignements

a. La dénomination de l'évènement

Principalement, la dénomination renvoie au lieu d'occurrence de l'évènement. Il s'agit d'une inscription géographique assortie d'un renvoi à la typologie de l'évènement. Plus exceptionnellement la dénomination est celle de la « chose » à l'origine du fait générateur. Au titre des dénominations typologique et géographique on relève le crash de Habsheim, le crash du Mont Sainte Odile, l'accident ferroviaire de Port-Sainte-Foy, l'accident ferroviaire de Zoufftgen, l'accident du tunnel du Mont- Blanc.

b. La durée

La durée maximale, toutes voies de recours confondues est de 19 ans pour le crash du Mont Sainte Odile. Dans le détail, les durées des procédures sont les suivantes :

- Crash de Habsheim, 26 juin 1988, 12 ans ;
- Crash du Mont Sainte Odile, 20 janvier 1992, 19 ans ;
- Accident ferroviaire de Port-Saint-Foy, 8 septembre 1997, 4 ans et 7 mois ;
- Incendie du tunnel du Mont-Blanc, 27 mars 1999, 8 ans ;
- Passerelle du Queen Mary II, 15 novembre 2003, 8 ans et 2 mois ;
- Collision ferroviaire de Zoufftgen, 11 octobre 2006, 4 ans et 5 mois.

c. Les autres enquêtes

Il apparaît que les enquêtes judiciaires sont toujours doublées d'enquêtes administratives et exceptionnellement d'initiatives parlementaires (Accident du tunnel du Mont-Blanc).

d. La phase d'instruction

Tous les événements répertoriés ont fait l'objet d'une phase d'instruction en raison de leur complexité technique. Le passage par la phase d'instruction implique bien entendu structurellement un allongement de la durée du processus pénal et le passage fréquent par le contrôle de la chambre de l'instruction.

e. L'expertise

La phase expertale est consubstantielle à la phase de d'instruction ainsi qu'à la complexité factuelle et technique. Le recours à l'expertise est systématique et inévitable. Le recours expertal engendre bien entendu des incidents. On observe d'ailleurs pour les procédures dont la durée est la plus longue que c'est la complexité expertale dans sa dimension technologique et procédurale qui est l'origine de l'allongement des délais. Toutes les parties à la procédure d'instruction développent des stratégies *ad hoc*.

f. Les parties au processus pénal

Si exceptionnellement on peut être en présence d'un prévenu unique (accident ferroviaire de Port-Saint-Foy), la règle est la pluralité de personnes physiques et de personnes morales poursuivies.

En ce qui concerne les parties civiles, il s'agit de personnes physiques victimes directes ou victimes indirectement. On notera également la présence désormais fréquente d'une association *ad hoc* créée dans le cadre de l'article 2-15 du CPP et, à partir du moment où l'accès au procès pénal lui a été ouvert, la présence du FENVAC. On relèvera également la présence de syndicats.

g. Les voies de recours

A titre liminaire, on relèvera l'utilisation de questions préjudicielles (Crash du Mont Saint Odile, Accident ferroviaire de Zoufftgen). On notera également, pour les événements jugés en France, en raison de la datation des procédures judiciaires que l'utilisation de la question prioritaire de constitutionnalité n'était pas possible

De façon majoritaire (crash du Mont Sainte Odile, crash d'Habsheim, accident ferroviaire de Zoufftgen, passerelle du Queen Mary II, accident du tunnel du Mont-Blanc) les voies de recours sont utilisées. *A minima* l'appel (Tunnel de Mont-Blanc) et, plus fréquemment, le pourvoi devant la chambre criminelle de la Cour de cassation ce qui peut engendrer des renvois (crash du Mont Sainte Odile, passerelle du Queen Mary II). L'utilisation des voies de recours contribue bien entendu à l'allongement de la durée du processus pénal. On notera également (crash d'Habsheim) la saisine de la CEDH.

Conclusion

L'exploitation à titre expérimentale des grilles d'analyse des dossiers des catastrophes confirme, si besoin était, la nécessité du recours à un processus pénal englobant une phase d'instruction dont on peut souhaiter qu'elle soit dédiée et spécifique avec un recours systématique et structurel à l'expertise. Là encore, on ne peut que formuler le même souhait, à savoir des dispositifs experts préétablis dédiés et pouvant agir avec disponibilité et en toute impartialité. Les délais supérieurs à 5 ans ne paraissent pas comme raisonnables et incompréhensibles notamment pour les victimes. Par contre, ces mêmes victimes doivent intégrer nécessairement la durée qui est indispensable à l'approfondissement des causes et à la mise en œuvre d'un réel débat contradictoire. Les initiatives à l'intérieur du processus d'instruction qui peuvent allonger la durée sont à porter aussi bien au crédit des parties civiles que des mis en examen. Il faut également intégrer l'utilisation quasi systématique des voies de recours. La complexité procédurale et juridique pouvant par ailleurs expliquer les censures intervenant avec cassation subséquente et renvoi. Il ne faut pas négliger les aspects liés à un regard supranational notamment au regard de la CEDH. Le regard constitutionnel étant hors champ dans les événements étudiés, antérieurs à la création de la QPC, mais cette observation doit être intégrée pour l'avenir. On en voudra pour preuve la QPC déposée dans le cadre du dossier AZF.

Il pourrait être intéressant, aussi là encore pour l'avenir, et nous en formulons la recommandation, que soit mis en place un observatoire en temps réel du suivi des procédures judiciaires liées aux accidents collectifs et sériels.

B. Les enjeux identifiés de la justice pénale en matière d'accidents collectifs

Les enjeux auxquels est confrontée la justice pénale en matière d'accidents collectifs sont nombreux. Ils tiennent notamment aux multiples enquêtes menées à la suite de tels événements (1), au respect du principe fondamental du délai raisonnable de la procédure (2), à la place des expertises (3) ou encore à l'organisation du procès (4).

1. La question de la multiplicité des enquêtes en cas d'accidents collectifs

Lors d'un accident de transport collectif aérien, maritime ou ferroviaire, il y a toujours au moins deux enquêtes qui sont menées : l'enquête administrative et l'enquête judiciaire. Ces deux enquêtes, vont chercher à reconstituer le plus fidèlement possible ce qui s'est passé. Seule la finalité les distingue. **L'enquête de sécurité vise à établir les causes premières afin d'éviter que l'accident ou l'incident ne se reproduise, tandis que l'enquête judiciaire vise à trouver la personne responsable d'un acte criminel, le cas échéant.** Il existe parfois des tensions entre les autorités responsables des enquêtes administratives et les autorités judiciaires. Certains États membres accordent aux autorités judiciaires des pouvoirs étendus d'accès aux preuves, comme en France et des protocoles d'accord servent en pratique à surmonter les difficultés entre les enquêtes.

Ainsi, en matière aérienne, par exemple, l'objectif du législateur s'inscrit dans la mise en place d'une coopération efficace entre les enquêteurs techniques et l'autorité judiciaire afin d'éviter le chevauchement des enquêtes et d'inciter à une bonne coordination et à des échanges réciproques au stade des investigations ²¹³.

Si la facilitation de la mission du BEA par l'autorité judiciaire est clairement prévue, la priorité est donnée à l'enquête judiciaire.

Il appartient ainsi au magistrat saisi de veiller dans tous les cas à la préservation des éléments de preuve utiles à l'enquête judiciaire en liaison avec les différents services intervenant sur les lieux de l'accident. L'autorité judiciaire est en tout état de cause compétente pour décider de procéder à la saisie des enregistreurs et supports d'enregistrements et à leur placement sous scellés. L'article L.722-2-1 du code de l'aviation civile rappelle d'ailleurs que cette saisie intervient préalablement, lors de « *l'ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire* ».

De telles dispositions n'altèrent, en rien, la possibilité pour les enquêteurs techniques de mener leur propre enquête. Ces derniers peuvent, en effet, immédiatement accéder aux lieux de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu aux fins de constatations et solliciter que les enregistreurs de bord et supports

²¹³ Ces règles sont notamment prévues aux I, II et III de l'article L.711-1 et celles des articles L.711-2 à L.741-3 du code de l'aviation civile et ont fait l'objet de développements au sein des circulaires du 18 février 2005 concernant le BEA et une circulaire en date du 13 octobre 2006, relative aux relations entre l'autorité judiciaire et le Bureau enquêtes accidents défense air (BEAD-Air). CRIM 2006-18 E1/13-10-2006, NOR : *JUSD0630112C*

d'enregistrement soient mis à leur disposition et ce, « *sans retard* » (article L.721-2 du code de l'aviation civile).

Réciproquement, l'autorité judiciaire est rendue destinataire des éléments résultant de l'enquête technique du BEA, afin de les intégrer à la procédure en cours. Cette transmission doit se faire dans les meilleurs délais, en particulier lorsque l'enquête technique met en évidence la nécessité d'investigations judiciaires urgentes.

Lors d'un colloque organisé par l'Académie de l'Air et de l'Espace en 2007, M. Jean-Luc Beresse, secrétaire général du BEA, a indiqué que cette coopération entre les enquêtes (notamment BEA et experts judiciaires) se passe très bien. Ceci a été confirmé par le lieutenant-colonel Vigogne et M. Vincent Favé, expert près la cour d'Appel de PARIS et agréé par la Cour de Cassation²¹⁴. Néanmoins les choses ne sont pas toujours idylliques. **L'arrêt de la Cour d'appel de VERSAILLES dans le dossier du Concorde contient un préambule qui fustige le BEA.**

Analysant le fonctionnement du BEA notamment au regard des exigences de la Directive européenne du 21 novembre 1994 laquelle insiste sur l'indépendance de l'organisme chargé des enquêtes sur les accidents « *afin d'éviter tout conflit d'intérêt et toute possible implication dans les causes des événements qui font l'objet des enquêtes* », il s'avère que le BEA est placé auprès de l'Inspection Générale de l'aviation civile et que son directeur est nommé sur proposition du chef de cette inspection. La Cour n'hésite pas à critiquer cette situation : « *Ainsi, le statut réservé par la loi française applicable au moment de l'accident aux directeurs et membres du BEA, ne répond-il pas à l'esprit et à la lettre de la directive européenne précitée à laquelle elle fait pourtant référence expresse* » pour s'interroger sur l'indépendance du BEA. La question de l'indépendance est d'autant plus cruciale dans cette affaire qu'au rang des prévenus se trouve un agent de l'Etat, Claude F. La Cour est d'autant plus interrogative que le directeur du BEA a fourni un avis sous forme « *d'observations sur deux rapports d'expertise judiciaire* » alors que ce directeur n'est pas un tiers au sens de l'article 114 CPP et ne pouvait dès lors intervenir au soutien de la défense de Claude F. La Cour met en exergue la différence des finalités de l'enquête technique confiée au BEA et de l'enquête judiciaire menée par le Procureur de la République et le juge d'instruction. La Cour d'appel de VERSAILLES en appelle aussi à une nette différenciation démontre son irritation – voire son indignation- face à l'attitude du directeur du BEA qui « *a fait preuve, pour ce qui*

²¹⁴ Colloque « *Accidents aériens : l'expertise judiciaire, réalités et interrogations* » organisé par l'académie de l'air et de l'espace, le 6 et 7 juin 2007, Compte-rendu, JAC n°76, C. Stamper.

le concerne, d'un cruel manque de rigueur intellectuelle, car en totale contradiction avec les principes qui régissent l'enquête technique... ». Au-delà, les membres de la commission d'enquête qui a assisté le BEA ont aussi été nommés par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile sur proposition du chef de l'Inspection générale et, de surcroît, se trouvait parmi eux un responsable de l'Aérospatiale laquelle avait fait l'objet d'investigation dans la perspective d'une mise en examen. Précisons que la mise en examen était cependant rendue impossible par la liquidation de la personne morale dans le cadre d'un apport de l'intégralité de ses participations à EADS NV, et ce, quelques jours, avant le drame. La Cour réaffirme l'exigence impérative de transparence et d'indépendance qui doit gouverner l'enquête administrative : *« Quelle que soit la qualité des hommes, le système dans lequel ils évoluent et agissent doit leur permettre d'accomplir leur mission dans la plus grande transparence et en dehors de tout conflit d'intérêt potentiel. C'est une exigence de la démocratie. »*

En France, on assiste parfois à une plus grande multiplicité des enquêtes. Le jugement du tribunal correctionnel de TOULOUSE reprend les différentes enquêtes menées après la catastrophe d'AZF et constate notamment que le jour même de l'explosion le procureur de la République confie au SRPJ de TOULOUSE la direction de l'enquête pendant le délai de flagrance. Le 24 septembre, le procureur ouvrait une information des chefs d'homicide, blessures et dégradations involontaires. L'information judiciaire durera près de six ans. De son côté, le PDG de la société Total se rend sur les lieux le jour même de la catastrophe et constitue une commission d'enquête interne (CEI) composée de personnes appartenant aux directions industrielles ou sécurité de la société Grande Paroisse et de la société mère. La question de la « *double enquête* » fait débat car la commission interne, qui sur le plan technique a un avantage indiscutable sur les enquêteurs judiciaires, n'offre pas les garanties d'indépendance souhaitable. Comme le relève le jugement du tribunal correctionnel, la commission s'est livrée à *« autant d'actes qui s'apparentent à de véritables investigations policières (interrogatoires, perquisitions ou saisies, analyse d'échantillon), mais sans présenter les garanties offertes par la procédure pénale »*. D'autres enquêtes sont encore diligentées, des enquêtes publiques comme celle confiée à l'inspection générale de l'environnement par le Ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement et à laquelle participera la DRIRE, celle diligentée par le directeur départemental du travail, sans oublier la commission d'enquête parlementaire dont la création a été décidée par l'Assemblée nationale. Et, pour finir, une enquête du Comité d'hygiène et de sécurité des conditions de travail de Grande Paroisse. Le tribunal correctionnel de TOULOUSE stigmatise l'absence de

coordination entre les différentes enquêtes relevant qu'« *une telle coordination, ne serait-ce que dans la détermination des modalités d'action de chacun, le rappel de la prééminence de l'enquête judiciaire et l'organisation de l'échange des informations, aurait pu permettre de retrouver, le cas échéant des éléments de preuve indiscutable et, sans nul doute, éviter que des polémiques ne surgissent sur les résultats de certaines investigations menées par la CEI et les intentions des uns ou des autres et, de fait, de clarifier le débat* »²¹⁵.

2) La question du délai raisonnable de la procédure

La justice pénale doit répondre à l'objectif du respect d'un délai raisonnable de la procédure²¹⁶ – droit fondamental attaché au droit criminel²¹⁷. Ce droit existe tant au bénéfice de la personne mise en examen que de la partie civile²¹⁸. Le caractère raisonnable d'une procédure s'apprécie eu égard aux circonstances de la cause et aux critères consacrés par la Cour Européenne des Droits de l'Homme : la complexité de l'affaire, le comportement des requérants et celui des autorités judiciaires²¹⁹. Il s'applique tant lors de la phase d'instruction que devant les juridictions de jugement²²⁰. S'agissant du respect de cette exigence, on rappellera que les catastrophes sont soumises au droit commun de la procédure pénale. La loi du 15 juin 2000 a incorporé cette exigence de célérité au sein du Code de

²¹⁵ pp. 211 et 212 du jugement.

²¹⁶ Article 6§1 de la Convention ESDH qui dispose que « *Toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue (...) dans un délai raisonnable, par un tribunal (...) qui décidera (...) des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil et du bien fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle* ».

²¹⁷ R. Koering-Joulin et J.-F. Seuvic, « Droits fondamentaux et droit criminel », AJDA 1998, 106.

²¹⁸ CEDH, 21 novembre 1995, aff. *Acquaviva c. France*, série A, n°333-A, Rev. sc. crim. 1996, p. 483, obs. R. Koering-Joulin : « *article 6-1. Durée de la procédure et constitution de partie civile* ». La Cour retient l'applicabilité de l'article 6-1 et la Convention EDH à une constitution de partie civile non assortie d'une demande de réparation. Dans cette affaire, la durée a été estimée raisonnable par les juges européens aux motifs que l'affaire revêtait une certaine complexité et au regard de l'attitude du requérant qui avait contribué à allonger la procédure ».

²¹⁹ CEDH 3 juill. 2001, « La durée raisonnable d'une procédure s'apprécie au regard de la complexité de l'affaire, du comportement du requérant et de celui des autorités », D. 2002, somm. p. 689, obs. S. Perez ; CEDH 21 novembre 1995, « Critères d'appréciation du caractère raisonnable d'une instruction préparatoire eu égard à la Convention européenne des droits de l'homme », D. 1997, somm. p.206, obs. J.-F. Renucci ; CEDH 26 mai 1993, « Les critères d'appréciation du caractère raisonnable de la durée d'une procédure pénale », D. 1995, somm. p.102, obs. J.-F. Renucci.

²²⁰ Ainsi, la Cour Européenne des Droits de l'Homme, dans l'affaire *Reinhardt et Slimane Kaïd c. France*, en date 31 mars 1998 a condamné la France pour non-respect du délai raisonnable de la procédure. Celle-ci avait duré 8 ans et 5 mois pour le premier requérant et 8 ans et 1 mois pour le second. Après avoir constaté que la longueur de la procédure résultait pour l'essentiel d'un manque de célérité dans la conduite de l'information judiciaire (5 ans de phase d'instruction), la Cour écarte la responsabilité des juridictions de jugement. V. encore : aff. *Kemmashe c. France*, 27 mars 1991, pour une condamnation du dépassement du délai raisonnable devant les juridictions de jugement. V. aussi aff. *Tomasi c. France*, 27 août 1992, Dr. pén. 1992, n°302 ; Rev. sc. crim. 1993, 33, obs. F. Sudre (le requérant se plaignait de la durée de l'examen de sa plainte avec constitution de partie civile qui a duré 5 ans et 10 mois) condamnation pour non-respect du délai raisonnable imputable au ministère public et à la phase d'instruction.

procédure pénale à l'article 175-2²²¹. Le législateur a même imposé au juge d'instruction, à l'issue d'un délai de deux ans à compter de l'ouverture de l'information, de rendre une ordonnance motivée expliquant les raisons de la longueur de la procédure. Cette ordonnance doit être par la suite renouvelée tous les 6 mois.

L'action en responsabilité du fait de la durée excessive d'une procédure pénale n'entraîne pas la nullité de la décision²²². Elle permet seulement à celui qui en aurait souffert de saisir éventuellement la juridiction nationale compétente²²³ ou, s'il y a lieu, la Commission européenne des droits de l'Homme²²⁴. La demande de réparation du dommage moral consécutif²²⁵ au dépassement de la règle du délai raisonnable se résout par l'octroi de dommages et intérêts²²⁶.

En matière de catastrophe, si la complexité (souvent technologique) des causes de l'évènement est un paramètre susceptible d'allonger la procédure, notamment durant

²²¹ Article 175-2 du Code de procédure pénale : « En toute matière, la durée de l'instruction ne peut excéder un délai raisonnable au regard de la gravité des faits reprochés à la personne mise en examen, de la complexité des investigations nécessaires à la manifestation de la vérité et de l'exercice des droits de la défense.

Si, à l'issue d'un délai de deux ans à compter de l'ouverture de l'information, celle-ci n'est pas terminée, le juge d'instruction rend une ordonnance motivée par référence aux critères prévus à l'alinéa précédent, expliquant les raisons de la durée de la procédure, comportant les indications qui justifient la poursuite de l'information et précisant les perspectives de règlement. Cette ordonnance est communiquée au président de la chambre de l'instruction qui peut, par requête, saisir cette juridiction conformément aux dispositions de l'article 221-1. L'ordonnance prévue à l'alinéa précédent doit être renouvelée tous les six mois ». Voir, B. Boulloc, « Une nouvelle procédure pénale ? La durée des procédures : un délai enfin raisonnable ? », Rev. sc. crim. 2001 p. 55.

²²² Un arrêt de la CEDH constatant le non-respect du délai raisonnable au sens de l'art. 6, § 1 Conv. EDH est ainsi sans incidence sur la validité des procédures relevant du droit interne. Crim., 3 févr. 1993, Bull. crim. n° 57 ; D. 1993, p. 515, note J.-F. Renucci ; Crim., 4 mai 1994, Bull. crim. n° 166 ; D. 1995, p. 80, note J.-F. Renucci ; D. 1995, somm., p. 139, note J. Pradel ; JCP G 1994, II, 22349, note Chambon. ; Crim., 29 novembre 2000, Administration des douanes et des droits indirects, Dr. pén., avril 2001, comm. 54, obs. A. Maron ; *Les grands arrêts de la procédure pénale*, Dalloz, 5^{ème} éd., 2006, n°24, J. Pradel, A. Varinard, Dalloz, 2003 ; Crim. 20 mars 2002 : pourvoi n°01-83.543, inédit : « attendu que, pour écarter l'argumentation des demandeurs, qui soutenaient que, les conditions d'un procès équitable n'étant pas remplies et le procès n'ayant pas eu lieu dans un délai raisonnable au sens de l'art. 6 Conv. EDH, la procédure devait être annulée, les juges du second degré relèvent à juste titre, que, d'une part, la durée excessive d'une procédure, à la supposer établie, ne saurait entraîner sa nullité, et que, d'autre part, les prévenus ont pu normalement exercer les droits de la défense ».

²²³ L'appréciation du délai raisonnable est une prérogative des juges du fond en matière judiciaire. Crim., 3 juin 2003, Rev. sc. crim. 2003, chron. p. 887, obs. J.-F. Renucci. S'agissant de la justice administrative, seul le Conseil d'Etat est compétent pour connaître en premier et dernier ressort des actions en responsabilité dirigées contre l'Etat pour durée excessive de la procédure. J.J. Menuret, « La compétence directe du Conseil d'Etat en matière de responsabilité pour durée excessive de la procédure – A propos du Décret du 28 juillet 2005 », JCP G 2005, ap. rap. 471.

²²⁴ Crim., 7 mars 1989, Bull. crim., n° 109 ; Crim., 29 avril 1996, Bull. crim., n° 170 ; D. 1997, somm. 148, obs. J. Pradel.

²²⁵ CEDH, 26 octobre 1999, aff. *Maini c. France*, *Les grands arrêts de la procédure pénale*, Dalloz, 5^{ème} éd., 2006, n°24, J. Pradel, A. Varinard.

²²⁶ Une méthodologie précise de la réparation de ce dommage moral a été élaborée par la Cour Européenne des Droits de l'Homme tant pour elle-même qu'à destination des juridictions nationales appelées à se prononcer sur les recours pour dépassement du délai raisonnable. (CEDH, 10 novembre 2004, *Apicella c/ Italie*, Resp. civ. et assur. 2005, 230, C. Guettier ; J.-F. Flauss, AJDA 2005, chron. p. 541 et partic., p. 545) ; F. Rolin, « Le coût du retard à juger devant les juridictions administratives – L'arrêt qui valait un milliard d'euros », AJDA 2004, chron., p. 2145.

l'instruction, celle-ci doit tout de même s'effectuer dans une durée raisonnable. L'exemple édifiant de la catastrophe du Mont Sainte-Odile démontre, néanmoins, que la justice pénale ne respecte pas toujours cette exigence : le 20 janvier 1992, un Airbus A-320 s'écrasait à proximité du Mont Sainte Odile en Alsace, faisant 87 morts, neuf rescapés. Quatorze ans ont été nécessaires pour que le procès ait enfin lieu²²⁷. Le 25 juin 2005, le juge d'instruction a enfin notifié aux parties la fin de l'instruction. L'association Echo, constituée à la suite de ce drame, a intenté une procédure devant le Tribunal de grande instance de Strasbourg pour voir reconnaître la responsabilité de l'Etat pour dysfonctionnement du service public de la justice²²⁸. L'association qui se plaignait de la durée excessive de la procédure pénale, en l'espèce de la durée de l'instruction²²⁹, a été déboutée²³⁰.

La complexité et la longueur de la procédure peuvent également être liées à la présence d'un élément d'extranéité. Tel est notamment le cas lorsque la catastrophe qui s'est produit à l'étranger fait de nombreuses victimes françaises. Dans cette hypothèse, la compétence des juridictions françaises est prévue à l'article 113-7 du code pénal (compétence personnelle passive) aux termes duquel « *La loi pénale française est applicable à tout crime, ainsi qu'à tout délit puni d'emprisonnement, commis par un Français ou par un étranger hors du territoire de la République lorsque la victime est de nationalité française au moment de l'infraction* ». L'article 113-8 précise que dans ce cas « *la poursuite des délits ne peut être exercée qu'à la requête du ministère public. Elle doit être précédée d'une plainte de la victime ou de ses ayants droit ou d'une dénonciation officielle par l'autorité du pays où le fait a été commis* ». Ainsi, une information judiciaire a été ouverte par le parquet d'Evry en 2003 suite au naufrage du Joola ayant eu lieu le 26 septembre 2002 au large des côtes de la Gambie dans les eaux territoriales du Sénégal qui a causé la mort de plus de 1500 personnes.

²²⁷ « Crash du mont Sainte-Odile : encore quatre mois d'enquête », JAC n°36, juillet 2003 ; « Crash du mont Sainte-Odile : Dominique PERBEN s'en mêle », JAC n°31, février 2003.

²²⁸ Il n'existe pas de recours spécifique en matière de lenteur des voies judiciaires, les justiciables doivent agir sur le fondement de l'article L 781-1 alinéa 1 du Code de l'organisation judiciaire qui dispose que « *l'Etat est tenu de réparer le dommage causé par le fonctionnement defectueux du service de la justice. Cette responsabilité n'est engagée que par une faute lourde ou par un déni de justice* ». La longueur des délais est ainsi sanctionnée au titre du déni de justice. En ce sens, TGI Paris, 6 juillet 1994, Gaz. Pal. 1994, p. 37, obs. S. Petit ; JCP G 1994, I, 3805 n° 2, obs. L. Cadiet (tardiveté de la fixation d'une date de plaidoirie) ; 5 nov. 1995 : D. 1997, IV, 149. Cette dernière décision souligne que ce délai anormal ne saurait être justifié « *quand bien même la surcharge de travail du juge d'instruction en serait la cause* » (Paris, 10 nov. 1999, JCP G 1999, Act. p. 2046 ; D. 2000, IR, p. 31. Le jugement du 5 novembre 1995 précité, se réfère, d'ailleurs, expressément au droit pour tout justiciable de voir statuer sur ses prétentions dans un délai raisonnable et invoque l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Ainsi apparaît le lien entre le déni de justice et le "délai raisonnable" au sens de cette convention.

²²⁹ L'audience destinée à statuer sur la question du délai raisonnable de cette procédure a elle-même été reportée en raison d'une erreur de procédure, tenant à la non-transmission du dossier au ministère public !

²³⁰ TGI Strasbourg, 9 octobre 2006, inédit.

L'analyse des délais des procédures des événements catastrophiques retenus pour l'étude montre que les délais les plus importants sont liés à la phase d'instruction plutôt que devant les juridictions de jugement, cette constatation s'avérant particulièrement vraie en matière aérienne.

Evénement et date	Durée de l'instruction	Durée de la phase de jugement	Durée totale de la procédure pénale
Mont Sainte-Odile 20 janvier 1992	14 ans	2 ans et 10 mois	≈ 17 ans
Concorde 25 juillet 2000	≈ 9 ans	≈ 3 ans	12 ans
Queen Mary 15 novembre 2003	≈ 4 ans	≈ 3 ans	≈ 7 ans
Accident de port Sainte-Foix	3 ans et 11 mois	5 mois	4 ans et 7 mois
Tunnel du Mont-Blanc 24 mars 1999	4 ans	2 ans	6 ans
Pic de Bure 1 ^{er} juillet 1999	3 ans et 5 mois	1 an et 8 mois	≈ 5 ans
Habsheim 26 juin 1988	7 ans et 9 mois	3 ans et 2 mois	11 ans

Une telle situation est susceptible de trouver une explication dans le fait que les accidents collectifs se caractérisent souvent par une causalité difficile à établir et une identification complexe des auteurs. De plus, la procédure d'instruction n'est pas dimensionnée à l'importance des investigations à effectuer et à la situation de catastrophes. La succession de magistrats instructeurs dans un même dossier n'est pas non plus un facteur favorisant la célérité.

La réforme législative visant à améliorer le traitement des procédures en matière de catastrophes, notamment grâce à la constitution d'un corps de magistrats expérimentés et spécialisés dans ce domaine pourra sans doute améliorer ce point.

3) La place des expertises

L'expertise occupe une place prépondérante dans le procès pénal contemporain et particulièrement en matière de catastrophe. Elle est devenue un « *petit procès décisif au*

cœur du pénal ». En matière d'accidents collectifs, face à de multiples causes potentielles, techniques et/ou humaines, le juge est obligé de recourir à l'expertise pour cerner au plus près la réalité. **L'expertise ordonnée par le juge doit être au service de la vérité, éclairer le tribunal, lui permettre de comprendre ce qui s'est passé afin qu'il puisse établir judiciairement les responsabilités éventuelles. Ensuite, c'est au juge de décider, non à l'expert.** Les conclusions des experts ne s'imposent ni aux juges, ni aux parties ; un juge peut s'affranchir de l'expertise ou la compléter dans le cadre des demandes qui lui sont soumises.

Dans ce domaine, les catastrophes apportent un éclairage différent sur les rapports entre les magistrats et les expertises. L'expertise, qui doit être un outil éclairant, peut se révéler être un outil retardant. Il faut prendre conscience de la difficulté qui est liée au nombre limité d'experts spécialisés, telle qu'en matière aérienne, ce qui peut poser la question de l'indépendance des experts, parfois liés d'une manière ou d'une autre à un responsable potentiel de l'événement.

L'exemple du crash du MONT SAINTE ODILE

Force est de constater que l'instruction de l'accident de Mont Ste-Odile s'est enlisée dans les expertises : quatorze ans après le crash, malgré l'intervention de sept experts, aucune solution scientifique claire n'a été apportée. Une étude de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (Rapport n° 2890) soulignait ainsi que « *l'affaire du Mont Ste-Odile nourrit des inquiétudes quant à l'expertise scientifique lorsque l'on constate que, après quatorze ans après le crash d'un avion, aucune solution scientifique claire n'a été apportée au dossier pour expliquer les causes de cet accident alors que sept experts ont œuvré sur ce dossier* ».

Dans ce dossier, deux enquêtes avaient été ouvertes, l'une administrative, et l'autre judiciaire. La première se terminera près de 2 ans après l'accident, avec comme conclusions principales des erreurs de pilotage cumulées à un problème d'ergonomie du poste de pilotage et l'absence du GPWS. Mais l'enquête judiciaire, quant à elle, n'avancera qu'à coups d'expertises et de contre-expertises, qui n'aboutiront pas aux mêmes conclusions dans la majeure partie des cas que celles de l'enquête administrative, et l'instruction continuera ainsi durant de longues années. La procédure s'est enlisée car les experts n'arrivaient pas à s'accorder et les experts judiciaires ont eux-mêmes demandé une contre-expertise qui n'a eu comme seul résultat que d'allonger la procédure de 3 ans.

Plus de 14 ans après le drame, le tribunal correctionnel de COLMAR a rendu sa décision dans l'affaire du crash du Mont Ste Odile. La complexité technique, illustrée par la multiplication des expertises, a constitué un frein certain à l'établissement de la vérité. Le tribunal de COLMAR a prononcé une relaxe générale tout en retenant la responsabilité civile des sociétés Air France et Airbus. Il était en effet reproché au Directeur technique d'Airbus Industrie une mauvaise ergonomie du cockpit susceptible d'entraîner une confusion des modes de descente ou encore une insuffisance du pouvoir d'alerte dans l'hypothèse de la commission d'une confusion de mode. Mais, une fois de plus le tribunal se heurte à l'impossibilité d'établir la réalité des faits, la seule certitude consistant en un taux de descente et une vitesse très importants et contraires aux règles de l'art. La question est donc celle de l'influence qu'aurait pu avoir, sur le comportement des pilotes, une mauvaise conception de l'ergonomie, or il est impossible de connaître le mode de descente utilisé par l'équipage.

Le tribunal ne peut donc que poser des hypothèses et suivre la piste logique de chacune d'entre elles :

- une descente à taux volontairement trop élevé, et dans ce cas l'ergonomie est étrangère à l'accident ;
- une descente à un taux involontairement trop élevé, l'erreur pouvant provenir de l'ergonomie.

La première thèse est écartée par les experts et la Commission d'enquête. Le tribunal se livre à l'analyse de la personnalité des membres de l'équipage pour en déduire que le taux de descente n'avait pas été volontairement choisi. Reste à déterminer ce qui a conduit l'équipage à opter pour un taux de descente inapproprié. La commission d'enquête signale une confusion fréquente entre deux modes de descente, confusion rendue possible en raison de l'ergonomie du cockpit. Au-delà, c'est en raison de la présentation des paramètres de contrôle de la trajectoire verticale que l'erreur faite par l'équipage n'aurait pas pu être corrigée en temps utile.

Ainsi, l'ergonomie était une cause possible de l'accident et les experts ont bien relevé des insuffisances à ce niveau. Mais, ces insuffisances ne pouvaient, juridiquement fonder une condamnation pénale car elles ne constituaient pas une faute caractérisée au sens de la loi du 10 juillet 2000. Le tribunal relève que l'ergonomie du cockpit a été « *pensée, réfléchie, travaillée* », il ne pouvait donc guère se fonder sur une négligence pour admettre une faute caractérisée. Il manque par ailleurs une autre composante de la faute caractérisée : la connaissance du risque. En effet, Bernard Z. n'a pas été informé avant l'accident de la

survenance de confusions de mode. Le Directeur technique d'Airbus industrie ne peut donc être tenu pour pénalement responsable de la survenance de l'accident.

Car, ainsi que le souligne Claude Guibert, les experts judiciaires détectent des éléments de responsabilité éventuelle en tenant compte du bon ou du mauvais suivi des processus administratifs et techniques par les personnes concernées. En l'espèce, aucun des prévenus n'avaient commis une violation délibérée d'une norme de sécurité ou une faute suffisamment importante pour être caractérisée.

Mais, le tribunal correctionnel de COLMAR ne s'arrête pas à ce constat et, la faute caractérisée écartée, il développe les éléments d'une faute simple constitutive d'une faute civile : la conception de l'ergonomie pouvait être source d'erreur et Bernard Z. aurait dû solliciter des retours d'expérience. Cette faute, considérée pénalement comme non caractérisée, présente l'intérêt d'engager la responsabilité civile d'Airbus Industrie.

La loi du 5 mars 2007 tendant à renforcer l'équilibre de la procédure pénale a apporté une réponse à la question fondamentale en matière d'expertise pénale qui était celle de l'absence de contradictoire dans la phase d'instruction, même si des améliorations avaient été apportées récemment par les lois du 15 juin 2000 et du 9 mars 2004.

La loi nouvelle permet aux parties de discuter le choix de l'expert, la nature des questions qui lui sont posées, de présenter des observations sur un rapport provisoire. Désormais l'article 161-1 C. proc. pén. dispose que « *Copie de la décision ordonnant une expertise est adressée sans délai au procureur de la République et aux avocats des parties, qui disposent d'un délai de dix jours pour demander au juge d'instruction (...) de modifier ou de compléter les questions posées à l'expert ou d'adjoindre (...) un expert de leur choix figurant sur une des listes mentionnée par l'article 157* ».

Ces dispositions introduisent davantage de contradictoire dans l'expertise mais sans trop ébranler la procédure qui demeure conforme au modèle inquisitoire, ce que l'on peut regretter.

4) La question de la localisation/de l'organisation du procès en matière de catastrophes

Les catastrophes lancent un véritable défi aux juridictions répressives en matière d'organisation des procès de catastrophes. Le développement de ces procès de masse est source de difficultés matérielles et organisationnelles pour les juridictions pénales. Le

nombre élevé des acteurs, prévenus et victimes, et la médiatisation très importante sont les principaux critères de tels procès et la source de ces difficultés.

L'organisation des procès de catastrophe suppose la détermination de leur localisation. Le nombre important de participants – les victimes et leurs familles, les mis en cause, les avocats, le public, la presse– peut se révéler incompatible avec les capacités d'accueil des tribunaux. Plusieurs solutions sont alors envisageables : soit réaliser des aménagements au sein même de la juridiction, soit délocaliser le procès à l'extérieur de la juridiction²³¹. Ces deux possibilités ont déjà été mises en œuvre par le passé. Lors du procès de FURIANI ou de l'avalanche des ORRES, le choix a été fait d'aménager l'audience dans la salle des Pas Perdus avec la mise en place d'un système de vidéo-transmission entre la salle d'audience et des salles annexes, accueillant une partie du public et la presse. La médiatisation souvent très importante de ce type de procès impose la prise en compte des aspects médiatiques, lesquels nécessiteront également de prévoir certains aménagements tant pour accueillir les journalistes que pour assurer la protection de l'image et de la dignité des victimes.

La délocalisation à l'extérieur du palais de justice peut s'avérer nécessaire dans le cas de très grands procès. Il est alors impératif de retenir des locaux permettant de préserver la symbolique judiciaire et la dignité des débats. Pour le procès de la catastrophe de BANYOLES à Gérone en Espagne, le choix des magistrats espagnols s'est porté sur le palais des congrès, aménagé suivant un cahier des charges strict. Le procès de BANYOLES a fait l'objet d'un traitement spécial par la Justice française et espagnole qui ont organisée pour les familles des victimes françaises une liaison directe avec le Tribunal de Gérone dans trois palais de justice en France²³². Cette solution permet la préservation de la sérénité des débats et de la symbolique judiciaire. Le procès de la catastrophe du Tunnel du Mont-Blanc est un autre exemple de délocalisation à l'extérieur du palais de justice.

La chancellerie s'est toujours montrée préoccupée par la gestion des procès difficiles. Initialement, une circulaire du 20 mai 2005 du Secrétariat d'Etat aux droits des victimes²³³ s'attachait au « cas particulier des procès concernant un grand nombre de

²³¹ Quelle que soit la solution retenue, la tenue de tels procès suppose une mobilisation de toute l'institution judiciaire. Le rapport du CNAV en 2003 préconise la constitution d'un comité de préparation réunissant les chefs des juridictions concernées (Tribunal de Grande Instance et Cour d'Appel) et les services de la Chancellerie (Direction des Services Judiciaires, Direction de l'Administration Générale et de l'Equipeement, Direction des Affaires Criminelles et des Grâces, Service de l'Accès au Droit et à la Justice et de la Politique de la Ville), Rapport 2003, p.18.

²³² Pour une description des modalités d'organisation de ce procès : JAC n°32, interview du mois.

²³³ N° nor JUSA00500157C relative à la présentation des dispositifs relatifs à l'accueil des victimes dans le cadre du procès pénal.

victimes » et recommandait la mise en place de dispositifs spécifiques dans cette hypothèse. Cette circulaire faisait suite au rapport du CNAV en 2003, qui préconisait la prise en compte des victimes pendant le procès : *« Il pourra également être envisagé de constituer un sous-groupe de travail « Victimes » au sein du comité de préparation : composé de(s) l'association(s) de victimes, des associations locales d'aide aux victimes, de l'INAVEM et de la F.E.N.V.A.C., il serait chargé de faire des propositions afin d'améliorer la prise en compte des victimes pendant le procès (accueil et zones d'attente séparés, traduction des débats, soutien psychologique...) ».*

Un mémento pratique à l'usage des magistrats en charge de procès hors normes est aujourd'hui disponible à la chancellerie. Ce guide doit permettre d'envisager tous les aspects (matériels, immobiliers, humains...) nécessaires à l'organisation d'un procès sensible. Afin de répondre efficacement aux enjeux, deux étapes sont décrites dans le guide. La première se situe un an et demi à deux ans avant la date présumée du procès et consiste à s'interroger sur les capacités de la juridiction à accueillir en l'état le procès envisagé. Cette première étape implique donc de délimiter les contours du procès et de déterminer la capacité d'accueil de la juridiction. C'est une phase d'anticipation préalable et nécessaire. L'organisation de tels procès suppose ainsi la détermination de leur localisation. Le nombre important de participants – les victimes et leurs familles, les mis en cause, les avocats, le public, la presse – peut se révéler incompatible avec les capacités d'accueil des tribunaux.

La seconde étape concerne la mise en place d'un dispositif organisationnel. Celui-ci nécessite la création d'un comité de pilotage. S'agissant de sa composition, le comité de pilotage devra associer toutes les personnes concernées par la préparation du procès (notamment : chefs de cour, chefs de juridiction, secrétaires généraux de la Cour d'Appel, coordonnateur désigné du procès, directeur délégué à l'administration régionale judiciaire, directeur de greffe de la juridiction, magistrat délégué à l'équipement, Bâtonnier de l'Ordre des avocats...). Dans le cas de catastrophes collectives, un représentant du conseil national des barreaux pourrait être invité à participer aux réunions du comité de pilotage.

En plus du comité de pilotage, différents groupes de travail thématiques seront installés (leur composition étant également précisée pour chacun d'eux dans le guide). Ainsi, notamment un groupe de travail « *victimes* » sera-t-il créé et composé de la manière suivante : le coordonnateur désigné ; les chefs de juridiction ou leur représentant ; le magistrat délégué à la politique associative ; un représentant du barreau et le ou les avocat(s) de la ou des partie(s)

civile(s) ; la ou les associations d'aide aux victimes ; le cas échéant, la ou les association(s) regroupant les victimes ; éventuellement, un représentant de l'administration centrale (le Service de l'accès au droit et à la Justice et de l'aide aux victimes) ; éventuellement, un représentant de l'I.N.A.V.E.M.

Le rapport contient enfin douze fiches détaillant des points particuliers (coordination, sûreté, sécurité, immobilier, financier...). On relèvera que la fiche « victimes » souligne l'expertise du Service de l'accès au droit et à la Justice et de l'aide aux victimes (S.A.D.J.A.V) du ministère de la Justice et des libertés acquise sur l'organisation de procès en matière d'accidents collectifs tels que le procès du naufrage de BANYOLES en Espagne.

Enfin, la tenue de tels procès suppose une véritable scénarisation de l'audience. A ce titre, une préparation en amont est également indispensable pour tenir compte de la durée exceptionnelle des débats pour une même affaire. La création d'un planning prévisionnel des audiences peut se révéler particulièrement utile. Une telle initiative a par exemple été prise par la juridiction de GAP pour le procès de la catastrophe du téléphérique du PIC DE BURE qui s'est tenu du 12 novembre 2003 au 3 décembre 2003 (ce calendrier a été reproduit à titre d'exemple en annexe 4).

Récapitulatif du processus judiciaire des principales catastrophes de l'étude

LE CRASH DE HABSHEIM

Le 26 juin 1988, à l'occasion d'une manifestation aérienne à HABSHEIM dans le sud de l'Alsace, un airbus A-320, transportant 125 passagers, s'écrasait dans une forêt en lisière de l'aérodrome, faisant 3 morts et une centaine de blessés.

Ont été poursuivis pour homicides et blessures involontaires : le commandant de bord, son copilote, le président du club organisateur du meeting et deux cadres d'Air France (le directeur des opérations aériennes et le responsable de la sécurité des vols).

En première instance, le tribunal correctionnel de Colmar condamna l'ensemble des prévenus²³⁴.

- commandant de bord : la circonstance aggravante de faute délibérée fut retenue à son encontre, Les juges relevant que ce dernier avait commis une succession de fautes d'imprudence et de négligences graves, tant dans la préparation du vol que dans sa réalisation, dénotant une prise de risque délibérée et une mise en danger délibérée d'autrui. La plus importante de ces fautes, était d'avoir choisi d'opérer un passage à basse altitude avec passagers à bord à l'incidence « alpha max ». La peine fut de 18 mois d'emprisonnement avec 12 mois de sursis.

- le copilote : 12 mois d'emprisonnement avec sursis

- le responsable de la sécurité des vols : 6 mois d'emprisonnement avec sursis

- le président du club organisateur du meeting : 3 mois d'emprisonnement avec sursis

- le directeur des opérations aériennes : 18 mois d'emprisonnement avec sursis

Seuls 3 prévenus feront appel de la décision. **Les déclarations de culpabilité seront confirmées et les peines seront réformées**²³⁵ :

- directeur des opérations aériennes : 15 mois d'emprisonnement avec sursis.

- Le commandant de bord : 20 mois d'emprisonnement dont 10 mois avec sursis et une amende de 30.000 francs

- le responsable de la sécurité des vols : 5 mois d'emprisonnement avec sursis.

Les pourvois en cassation du commandant de bord et du directeur des opérations aériennes **ont été rejetés** par la Chambre criminelle²³⁶.

Deux requêtes ont été introduites devant la Cour EDH, l'une par le commandant de bord, l'autre par deux passagers, invoquant la violation de l'article 6§1. Elles ont été déclarées **irrecevables**²³⁷.

²³⁴ Trib. corr. Colmar 14 mars 1997, Gaz. Pal. 1998, 1, 267.

²³⁵ Colmar, 9 avril 1998, Gaz. Pal. 2001, 1, 665.

²³⁶ Crim., 23 mai 2000, Gaz. Pal. 2001, 1, 687.

²³⁷ CEDH, *Asseline c. France*, 9 juillet 2002, requête n°64170/00 & CEDH, *Schreiber et Boestch contre France*, 11 décembre 2003, requête n°58751/00

LE CRASH DU MONT SAINTE-ODILE

Le 20 janvier 1992, un Airbus d'Air Inter assurant la liaison Lyon-Strasbourg s'écrasait sur les hauteurs du Mont SAINTE-ODILE faisant 87 morts et 9 rescapés.

Aux termes d'une instruction de plus de 13 ans, 6 prévenus étaient renvoyés devant le tribunal correctionnel de Colmar :

- le directeur général adjoint chargé des problèmes techniques de la compagnie Air inter
- le directeur de l'exploitation aérienne de la compagnie Air inter,
- le directeur des essais en vol et du service après-vente et directeur technique de la société Airbus industrie,
- un contrôleur aérien,
- le directeur général de l'aviation civile
- le chef du service de la formation aéronautique et du contrôle technique à la direction générale de l'aviation civile.

Le 7 novembre 2006, **le tribunal correctionnel relaxait l'ensemble des prévenus**²³⁸. Selon les juges, aucun d'entre eux n'ait causé directement le dommage et aucune obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement n'a été violée, ni aucune faute caractérisée commise. Le tribunal a également fondé ses relaxes sur l'absence de faute et sur l'absence de certitude de lien de causalité entre des fautes éventuelles et le dommage.

Sur **appel du Ministère public**, la Cour d'Appel de Colmar, le 14 mars 2008 confirmait les relaxes prononcées en première instance²³⁹.

En 2009, **la chambre criminelle a rejeté les pourvois**, confirmant en toutes ses dispositions l'arrêt de relaxe générale de la Cour d'appel de Colmar à l'exception des dispositions relatives à l'exercice du recours subrogatoire des caisses primaires d'assurance maladie devant la juridiction répressive²⁴⁰.

Parallèlement, cette catastrophe a donné naissance à un contentieux sur la durée de la procédure et plus précisément concernant la phase d'instruction. Successivement, le Tribunal de Grande Instance de Strasbourg (9 octobre 2006), la Cour d'appel de Colmar (18 septembre 2009) et la première Chambre civile de la Cour de cassation, ont considéré que la longue durée de la procédure d'instruction pénale était justifiée par les expertises nécessaires au regard des circonstances particulières de la cause et qu'il existait ni déni de justice ni faute lourde du service public de la justice²⁴¹.

²³⁸ Trib. corr., Colmar, 7 novembre 2006, Inédit, JAC n°69, obs. MF. Steinlé-Feuerbach.

²³⁹ CA Colmar, 14 mars 2008, JAC n°83, obs. MF. Steinlé-Feuerbach.

²⁴⁰ Crim., 22 septembre 2009, n°08-83166, JAC n° 97, obs. C. Lienhard.

²⁴¹ Civ. 1^{ère}, 23 février 2011, n°09-71164 (Rejet)

L'ACCIDENT FERROVIAIRE DE PORT-SAINT-FOY

Le 8 septembre 1997, le conducteur d'un camion-citerne transportant des matières dangereuses (hydrocarbure) n'avait pas respecté l'arrêt imposé au passage à niveau par le déclenchement de la fermeture des barrières. Une collision est survenue avec un train régional qui fit 13 morts et 67 blessés.

Deux enquêtes furent ouvertes : Une enquête technique et administrative du conseil général des ponts et chaussées (enquête ordonnée par le ministre de l'Équipement, des transports et du logement) et une enquête judiciaire.

Le conducteur du camion a été **condamné pour homicides et blessures involontaires** à 3 ans d'emprisonnement (eu égard aux « conséquences dramatiques par le nombre de personnes tuées ou blessées ») avec sursis total (pour « tenir compte de l'état de santé du prévenu grièvement blessé dans la collision et de sa personnalité jusque là exempte de reproches »)²⁴².

Aucun appel n'a été interjeté concernant l'action publique.

L'INCENDIE DU TUNNEL DU MONT-BLANC

Le 24 mars 1999, un camion frigorifique entrain dans le tunnel du MONT-BLANC par la tête française (commune de Chamonix) et prenait feu. L'incendie s'est très rapidement propagé. Le feu ne sera éteint que le 26 mars, soit environ 53 heures plus tard.

Cette catastrophe provoqua le décès de 39 personnes (dont 37 usagers du tunnel, un surveillant motocycliste employé par la société concessionnaire italienne et un pompier de Chamonix intervenu dans le cadre des opérations de secours).

12 personnes physiques et 4 personnes morales ont été poursuivies pour homicides involontaires.

le 27 juillet 2005, le **tribunal correctionnel de Bonneville** prononçait treize condamnations frappant à des degrés divers des responsables ou dirigeants des deux sociétés concessionnaires, française et italienne, ainsi que ces sociétés elles-mêmes. Également condamné par le tribunal de Bonneville au motif d'une défaillance dans l'exercice de ses pouvoirs de police, le maire de Chamonix²⁴³.

Seules deux personnes ont fait appel de cette décision : le chef des services techniques et de la sécurité de la concession française (seule personne condamnée à de la prison ferme) et le maire de Chamonix (condamné à 6 mois d'emprisonnement avec sursis et 1500 euros d'amende).

²⁴² Trib. corr.. Bergerac, 9 avril 2002, Rev. préventive et sécurité, jan.-fév. 2003, n°67, note H.S

²⁴³ Trib. corr. Bonneville, 27 juillet 2005, D. 2006, p. 398, note C. Lienhard ; JAC n° 57, octobre 2005 et JAC n° 58, novembre 2005, obs M.F. Steinlé-Feuerbach.

La Cour d'appel de Chambéry, a confirmé la condamnation du chef des services techniques et de la sécurité de la concession française mais a infirmé la condamnation du maire²⁴⁴.

L'EFFONDREMENT DE LA PASSERELLE DU QUEEN-MARY II

Le 15 novembre 2003, 16 personnes sont décédées et 29 autres ont été blessées lors de la chute d'une passerelle de 18 mètres reliant le Queen Mary II, navire des Chantiers de l'Atlantique en voie d'achèvement, au quai.

Le 11 février 2008, le tribunal correctionnel de Saint-Nazaire condamne pour homicides et blessures involontaires les deux personnes morales poursuivies, la SA Chantiers de l'Atlantique et son sous-traitant pour l'édification des échafaudages et des passerelles, la société Endel, et prononce la relaxe des huit personnes physiques prévenues²⁴⁵.

Le 2 juillet 2009, la Cour d'appel de Rennes infirme les relaxes de deux employés par la société sous-traitante et celles de deux salariés des Chantiers²⁴⁶. Ces derniers introduisent alors un pourvoi en cassation.

Le 30 novembre 2010, la Chambre criminelle annule, pour insuffisance ou contradiction des motifs, les condamnations qui avaient été prononcées à l'encontre de ces deux prévenus²⁴⁷.

La Cour d'appel de Versailles, cour de renvoi, dans un arrêt du 18 janvier 2012, contrairement à la décision antérieurement prise par la Cour de Rennes, confirme le jugement du tribunal correctionnel de Saint-Nazaire en ce qu'il avait renvoyé des fins de la poursuite et relaxé le coordonnateur d'ouvrage et titulaire d'une délégation générale pour la sécurité à bord du navire, et le responsable de la logistique²⁴⁸.

LA CATASTROPHE DU TELEPHERIQUE DU PIC DE BURE

Le 1er juillet 1999, une cabine du téléphérique desservant l'observatoire du PIC DE BURE à 2500 m d'altitude a glissé sur son câble à la suite de la défaillance de l'attache assurant la liaison du chariot supportant la cabine au câble tracteur, avant de s'écraser 80 m plus bas. L'accident avait fait 20 morts.

Une information judiciaire contre X avait été ouverte peu après l'accident. Le procès de la catastrophe s'est ouvert le 12 novembre 2003 devant le tribunal correctionnel de Gap. Neuf personnes physiques ou morales étaient poursuivies pour homicides involontaires.

²⁴⁴ CA Chambéry 27 juin 2007, N° *Juris-data* 2007-336885 ; JAC n°77, obs M.F. Steinlé-Feuerbach.

²⁴⁵ T. corr. Saint Nazaire, 11 févr. 2008, n° 377/2008, JAC n° 88, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach.

²⁴⁶ CA Rennes, 2 juill. 2009, n° 1166/2009, JAC n° 97, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach.

²⁴⁷ Crim. 23 nov. 2010, n° 09-85. 152, JAC n° 109, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach.

²⁴⁸ CA Versailles, RG : 11/00610, JAC n°122, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach.

Préalablement 3 directeurs de l'inspection du travail de Gap avaient fait l'objet d'un non-lieu.

En première instance²⁴⁹, l'ancien responsable de la maintenance du téléphérique a été condamné jeudi à 30 mois de prison avec sursis et 10.000 euros d'amende. Le tribunal correctionnel de Gap a condamné deux autres personnes physiques à de la prison avec sursis et à des amendes. La société d'exploitation du téléphérique a été condamnée à une amende de 200 000 euros dont 130 000 euros assortis du sursis, et à la diffusion par extrait de la décision, à ses frais, dans deux quotidiens nationaux. Cinq prévenus ont été relaxés.

Le Procureur de la République de Gap a fait appel général du jugement ainsi que les quatre personnes condamnées.

La Cour d'appel de Grenoble a confirmé la culpabilité tout en réduisant la peine de l'ancien responsable de la maintenance du téléphérique de 30 à 24 mois de prison avec sursis et de 10.000 euros à 3.000 euros l'amende. Elle a confirmé les peines de 30 mois de prison avec sursis contre l'ancien directeur de l'IRAM et contre l'inspecteur de l'APAVE et l'IRAM et confirmé en outre la relaxe des autres prévenus. En revanche, elle a infirmé la première décision et condamné l'association APAVE-SUD à 200.000 (deux cent mille euros d'amende dont 130 000 mille euros avec sursis et prononcé à son encontre la peine complémentaire de diffusion²⁵⁰.

L'ancien responsable de la maintenance a formé un pourvoi en cassation. La chambre criminelle a rejeté son pourvoi le 26 septembre 2006²⁵¹.

L'ACCIDENT AERIEN DU CONCORDE

L'accident du CONCORDE au décollage de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, le 25 juillet 2000, a provoqué la mort de 114 personnes : les 109 passagers et membres d'équipage ainsi que 5 personnes dans un hôtel sur lequel l'avion s'est écrasé.

Ont été mis en cause et poursuivis pour homicides involontaires six personnes : la compagnie Continental Airlines en tant que personne morale, deux de ses employés, deux anciens responsables du programme CONCORDE ainsi qu'un ancien cadre de la DGAC.

Le tribunal correctionnel de Pontoise le 6 décembre 2010²⁵², relaxa le directeur des essais en vol et directeur des programmes Concorde, l'ingénieur en chef et responsable de la coordination technique du programme Concorde, tous deux au sein de la société Aérospatiale, ainsi que le sous-directeur technique puis de chef du SFACT (Service de formation aéronautique et de contrôle technique) au sein de la DGAC. En revanche, s'agissant des employés de la compagnie Continental Airlines, le tribunal avait retenu la

²⁴⁹ Trib. corr. Gap, 26 février 2004, JAC n°43, obs. C. Lienhard.

²⁵⁰ CA Grenoble, 13 octobre 2005, n°04/00600, *inédit*.

²⁵¹ Crim., 26 sept. 2006, n° 05-86866.

²⁵² Trib. corr. Pontoise, 6 décembre 2010, JAC n° 110, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach.

culpabilité du chaudronnier, alors que le chef d'équipe bénéficiait d'une relaxe. Une faute simple de ce dernier avait cependant été retenue et avait servi de fondement à la culpabilité de Continental Airlines dont il était considéré comme un représentant.

L'arrêt de la Cour d'appel de Versailles du 29 novembre 2012²⁵³, infirmant partiellement la décision, prononçant la relaxe de tous les prévenus.

²⁵³ CA Versailles, 29 nov. 2012, JAC n° 130, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach.

Titre 2. Enquête qualitative et sociologique sur le traitement des victimes de catastrophes par la justice pénale²⁵⁴

²⁵⁴ Cette étude a été réalisée par Carole Damiani, Docteur en psychologie, membre associé du Centre Européen sur le Risque, le Droit des Accidents Collectifs et des Catastrophes, CERDACC (EA 3992), Université de Haute-Alsace.

L'étude a trait à des victimes de catastrophes collectives survenues depuis 12 ans en France ou à l'étranger mais concernant des Français. Ces victimes directes ou indirectes sont adhérentes à une association de victimes, la Fédération Nationale des Victimes d'Accidents Collectifs (FENVAC) qui nous a permis de prendre contact avec elles.

Nous avons procédé à l'administration d'un questionnaire pour établir le bilan des conséquences psychologiques, sociales et judiciaires de ces accidents collectifs. Parmi l'ensemble des données recueillies, **ce rapport ne prend en compte que les conséquences judiciaires des accidents collectifs en comparant spécifiquement les accidents de transport et les autres événements.** Au-delà du constat, l'étude permettra de travailler à des préconisations en matière de prévention, de dispositifs d'accompagnement et de réparation.

Des études rares et empiriques.- Il existe de nombreuses études sur les catastrophes collectives qui décrivent le vécu psychologique de victimes de grandes catastrophes et leur prise en charge. Ces études sont généralement centrées sur l'un des aspects des préventions primaire, secondaire ou tertiaire. C'est dans ce dernier champ que s'inscrit le judiciaire. Or, l'aspect « *psychologique* » du judiciaire et ses répercussions sociales n'ont quasiment jamais fait l'objet d'étude standardisées.

De la prévention primaire à la prévention tertiaire. - Cette étude vise donc à mieux cerner les contours et les enjeux de l'impact de la procédure judiciaire lors d'accidents collectifs de transport.

Ce champ est peu impliqué dans la prévention primaire qui vise à éviter la survenue d'accidents. Elle concerne essentiellement les domaines politique donc législatif, et éducatif. Par exemple, dans le monde du travail, le document unique ou DUER (Décret n°2001-1016 du 5 novembre 2001 – Circulaire n°6 DR du 18 avril 2002 (ministère emploi et solidarité) vise à réduire les risques au sein d'une entreprise ou d'une administration. Les grandes catastrophes technologiques et aériennes ont été à l'origine de mesures législatives visant à en réduire les risques.

La prévention secondaire concerne les interventions de crise et de post-immédiat. Elle vise à réduire l'intensité et la durée des conséquences d'une infraction, d'un événement accidentel ou catastrophique. De façon plus spécifique, dans le monde du travail, la prévention secondaire est « *l'amélioration des conditions de travail pour assurer la sécurité et la santé au travail* » (directive européenne ; circulaire de 1982). Il s'agit donc d'une part de

réduire les conséquences de ce que l'on ne peut empêcher et d'autre part de développer les compétences internes et externes pour faire face aux accidents et/ou aux infractions. Il s'agit donc, à la fois, de mieux gérer la santé quotidienne du salarié au travail, mais également, de se prémunir contre les risques majeurs tels que les crashes aériens, les explosions comme celle de l'usine de Seveso ou encore d'AZF. Dans le cas d'accident, les pouvoirs publics exigent que les soignants interviennent de plus en plus tôt, dans l'immédiat. Aujourd'hui, les juristes des associations d'aide aux victimes sont de plus en plus sollicités pour intervenir dès la commission des faits, auprès des victimes, pour apporter une information sur les droits. Il importe de réfléchir à la pertinence de cette intervention du judiciaire dans l'immédiat d'une catastrophe qui, jusqu'à présent, a été modélisée sur l'intervention médico-psychologique d'urgence, sans faire l'objet d'une véritable réflexion.

Enfin, la prévention tertiaire concerne les soins psychiques, physiques, mais aussi l'accompagnement social et juridique, les aménagements des conditions de vie et/ou de travail ou d'apprentissage scolaire, le soutien de l'environnement familial²⁵⁵. Une prise en charge globale de qualité serait à même d'éviter une victimisation secondaire. Aujourd'hui, les pouvoirs publics ont mis en place des dispositifs d'accompagnement psychologique et juridique des victimes de catastrophes collectives: informations sur les droits, soutien dans les démarches, accompagnement aux audiences, organisation d'une réunion d'information... L'efficacité de ces dispositifs n'a jamais été évaluée. Les études consacrées aux conséquences et au vécu de la victime du parcours judiciaire sont extrêmement rares. Plutôt empiriques, elles portent d'une part sur l'intrication de la réalité psychique et la réalité judiciaire et notamment le vécu du procès, et d'autre part sur la victimisation secondaire.

Intrication des réalités psychiques et judiciaires. - Les études portant sur l'intrication des réalités psychiques et judiciaires partent du constat qu'une victime d'une infraction pénale grave peut être confrontée à un triple traumatisme: psychique, physique et « groupal »²⁵⁶. En effet, le traumatisme a non seulement des effets désorganiseurs directement sur le psychisme individuel, mais aussi sur le sentiment d'appartenance à la communauté. De ce fait, le sujet victime d'infraction pénale se devra à

²⁵⁵ Birmes P. & Brunet A., Entités cliniques immédiates et post-immédiates prédictives du développement d'un stress post-traumatique. In G. Vaiva (Eds), Psychotraumatismes : prise en charge et traitements. Rapport de thérapeutique, Congrès de psychiatrie et de neurologie de langue française, 2005, Paris, Masson ; Vermeiren E., Intérêts et limites des prises en charge précoces, en immédiat et post-immédiat. Revue Francophone du Stress et du trauma, 2006, 6(2), 65-69.

²⁵⁶ C. Damiani, Comment concilier réalité psychique et réalité judiciaire. Revue Francophone du Stress et du Trauma, 2003, T. 3, n° 1, 55-58.

la fois d'élaborer un questionnement personnel et de parcourir un chemin judiciaire visant à restaurer son sentiment d'appartenance à la communauté. La réparation se joue donc sur deux scènes, celle de l'intime et celle du collectif, ce qui impose une réflexion sur la nécessaire prise en compte de la réalité psychique et de la réalité judiciaire qui confronte à deux positionnements et à deux modes de fonctionnement différents. Or, il existe aujourd'hui une confusion entre ce qui se joue en psychothérapie qui est de l'ordre de l'intime, et la fonction sociale du procès, pacificatrice mais en aucun cas thérapeutique²⁵⁷. La procédure judiciaire, qu'elle soit pénale ou civile n'a pas vocation à soigner les victimes mais à s'inscrire dans un processus de réparation globale.

Confusion du civil et du pénal.- Cette confusion semble générale chez les victimes d'infractions pénales et de catastrophes collectives, mais elle est plus fréquemment observée chez les victimes indirectes, c'est-à-dire les proches des victimes directes, impactées par l'événement, mais qui n'étaient pas présentes au moment des faits. Que la victime directe soit rescapée mais blessée soit décédée, les proches se sentent très souvent coupables de ce qui est arrivé à la victime directe et se « *soignent* » en s'engageant dans un combat pour mieux le gérer. **On remarque très souvent que les proches de victimes d'infractions non intentionnelles, ce qui est fréquent dans le cadre d'accidents ou de catastrophes collectives confondent le civil et le pénal. Elles attendent de la sanction pénale non seulement une sanction de l'auteur mais également une réparation, une « guérison » : plus les conséquences de l'infraction sont graves, plus l'auteur doit « payer », et plus l'auteur « payera » (c'est-à-dire plus la sanction sera lourde, mieux elles iront), ce qui est totalement illusoire.** D'une part, car c'est une erreur sur le plan psychique de penser qu'un apaisement proviendra de la sanction de l'auteur, et d'autre part, parce que la gravité des conséquences, le préjudice subi, fut-ce la mort d'un enfant n'est pas pris en compte par le pénal. Il fera l'objet d'une évaluation au civil (par le biais d'expertise). Il y a donc une confusion de ce qu'une partie civile peut attendre du pénal et du civil.

La victimisation secondaire.- D'autres études visent à analyser les facteurs de la « *victimisation secondaire* » qui fait référence aux conséquences indirectes des infractions pénales, lorsque l'entourage et les institutions judiciaires et sociales infligent aux victimes de nouvelles souffrances psychologiques, ou aggravent les troubles psychotraumatiques, notamment par le manque de soutien et de reconnaissance de la part de ses proches, de la

²⁵⁷ C. Damiani. L'accompagnement psychologique durant le procès. Revue Francophone du Stress et du Trauma, 2005, T.5 (1), 37-42.

communauté, et de la société en général²⁵⁸. Notamment, les services enquêteurs et l'appareil judiciaire peuvent également s'avérer source importante de victimisation secondaire : la victime peut être mise en position d'accusée (ou se sentir comme telle), ses droits peuvent être ignorés, elle peut voir sa plainte contestée, non entendue ou non poursuivie (classement sans suite, non-lieu), les instructions peuvent être très longues et les audiences reportées, le procès peut être très perturbant, l'indemnisation peut être sans aucun rapport avec les préjudices subis...Le libellé des expertises peut avoir un effet de victimisation secondaire, certaines victimes ne se reconnaissent absolument pas dans le tableau brossé par l'expert et le trauma minimisé voire nié. Les médias peuvent violer l'espace personnel des victimes, leur arracher des déclarations qu'elles regretteront par la suite, diffuser et rediffuser des images de personnes sous le choc, blessées, divulguer des informations qui devraient rester confidentielles...

Les associations de victimes.- Enfin, les victimes d'accidents collectifs se regroupent de plus en plus souvent en associations de victimes dont l'expertise en matière d'accidents collectifs a été reconnue par le législateur en 1995 (art 2-15 CPP). Ce regroupement a plusieurs avantages pour elles. **D'une part, cela leur permet de lutter contre le sentiment d'abandon que ressentent nombre de personnes qui ont été traumatisées au cours d'un accident. D'autre part, elles peuvent mieux défendre leurs intérêts en se constituant partie civile massivement, avec des avocats spécialisés et aguerris.** Cette pratique est dénoncée par certains avocats ou philosophes²⁵⁹ qui en viennent à dénoncer une judiciarisation à outrance et ce qu'ils nomment « *le temps des victimes* » et la complaisance envers une certaine « *victimophilie* », de façon souvent excessive et peu nuancée²⁶⁰.

Comme nous l'avons précisé plus haut, ces études sont essentiellement empiriques et ne s'appuient pas sur des données quantitatives. D'où la mise en place de la présente étude afin de mieux identifier le vécu des victimes d'accidents collectifs de transport et leurs besoins.

Après avoir présenté la méthodologie de l'étude (A), nous en présenterons puis analyserons les résultats (B).

²⁵⁸ A. Gaudreault, La victimisation secondaire, in Jolivet, D., Lopez., G., Tzitzis, S. (Eds.), Dictionnaire critique des sciences criminelles, 2004, Paris, Dalloz, pp. 960-963.

²⁵⁹ D. Soulez Larivière & C. Eliacheff, Le temps des victimes, préc.

²⁶⁰ C. Damiani, De la victimologie à la « victimolâtrie », Editorial, Revue Francophone du Stress et du Trauma, 2007, 7(4), pp. 235-238.

A. Méthodologie retenue

Nous avons choisi de nous intéresser aux catastrophes collectives impliquant des français (soit sur le territoire national soit des Français impliqués dans un accident collectif à l'étranger) durant les 12 dernières années. Il était difficile de recueillir des informations fiables au-delà des 12 ans. Auparavant, les victimes se regroupaient moins systématiquement en association de victimes et il était quasiment impossible d'obtenir leurs coordonnées.

Nous avons différencié victimes directes et indirectes car le vécu et le parcours judiciaire n'est pas le même selon que l'on a vécu l'évènement (victime directe) ou que l'on est impliqué dans l'évènement sans y avoir participé (victime indirecte telle qu'un proche). Effectivement, un même statut de partie civile recouvre des réalités différentes qu'il est essentiel de distinguer.

1) Evénements pris en compte

La diversité des événements permettra de distinguer les accidents de transport des autres catastrophes et de voir s'il existe des différences significatives. Le tableau suivant résume les caractéristiques des catastrophes collectives traitées et les paramètres considérés:

- 1) La nature de l'accident (crash aérien, collision, explosion...)
- 2) La catastrophe est classée en accident de transport ou non
- 3) La date de survenue
- 4) Le pays où s'est produit la catastrophe
- 5) Le nombre de victimes (décédées ou blessées)
- 6) Le temps judiciaire au 1^{er} janvier 2014 (instruction, procès, ou sans procédure judiciaire en cours).

Tableau 1 - Descriptif des événements (en bleu, les accidents de transport)

	Événement	Tra nsp	Date	Pays	Nb victimes	Temps judiciaire au 01 01 2014
Car Tui	Accident de car	T	06 06 12	Répu. Dominic.	23 blessés 3 morts	Instruction en cours France / Procès en cours République dominicaine
Concordia	Naufrage d'un paquebot de la compagnie « Costa »	T	13 01 12	Italie	4229 passagers 32 morts	Instruction Procès en cours en Italie
Camion- TER	Collision camion - TER à Saint Médard	T	13 10 11	France	2 morts – 48 blessés	Instruction
Xynthia	Tempête	Non	27 02 au 1 ^{er} 03 10	Europe	59 morts 102 blessés	Instruction Procès 2014
Mont Bregnier	Crash hélicoptère au Mont Brenier Cordon (Ain)	T	20 06 09	France	7 morts	Procès 10 10 12
Cousins d'amérique	Accident de car	T	22 08 09	USA	2 morts	Instruction
Rio Paris	Crash aérien du vol Air France 447 Rio/Paris	T	01 06 09	Multinatio nal	228 morts	Instruction
Yéménia	Crash aérien du vol Yemenia 626	T	30 06 09	Iles Comores	153 morts	Instruction
Allinges	Collision bus- TER à Allinges (Haute Savoie)	T	02 06 08	France	7 morts 26 blessés	Procès 26 06 13
One two go	Crash aérien du vol 269 « one two go » à Pukhet	T	16 09 07	Thaïlande	40 blessés 90 morts	Instruction
Air Moorea	Crash aérien du vol 1121 d'Air Moorea	T	09 08 07	Polynésie française	20 morts	Instruction
La Véze	Crash aérien de la Vèze à Besançon	T	18 10 06	France	4 morts	Instruction
West Carribean	Crash du vol 708 de la West Carribean	T	16 08 05	Venezuela	160 morts	Instruction
Paris Opéra	Incendie d'un hôtel social (Paris Opéra) à Paris	Non	15 04 05	France	24 morts	Procès 2013
Tsunami	Tsunami en Thaïlande	Non	26 12 04	Thaïlande	216 à 235 000 morts dont 100 français	Ordonnance de non-lieu
Rue de la Martre	Explosion de gaz rue de la Martre à Mulhouse	Non	26 12 04	France	19 morts 13 blessés	Procès 2009
Queen Mary	Effondrement d'une passerelle à Saint Nazaire (bateau à quai)	Non	15 11 03	France	16 morts 29 blessés	Procès 2008 Appel 2011
Le Joola	Naufrage du ferry le Joola	T	26 09 02	Sénégal	1863 morts- 64 rescapés	Instruction
Air Caraïbes	Crash aérien du vol de « air caraïbes » à Saint Barthélémy	T	24 03 01	Antilles françaises	20 morts	Procès 2006 Appel 2008
AZF	Explosion d'une usine à Toulouse	Non	21 09 01	France	31 morts 2500 blessés	Procès 2009 Appel 2012
Pourtalès	Chute d'un arbre à Pourtalès (Alsace)	Non	06 07 01	France	13 morts 97 blessés	Procès 2007

Les victimes des catastrophes suivantes ont été contactées mais n'ont pas répondu ou leurs protocoles n'étaient pas exploitables (réponses manquantes, protocoles incomplets...), aussi nous avons dû les ôter de l'étude :

- 2009 : Crash du Mont Bregnier
- 2009 : Crash du vol 626 de la Yemenia
- 2008 : Collision bus/TER Allinges
- 2007 : Crash du vol «One Two Go» - Phuket
- 2007: Crash du vol 1121 Air Moorea
- 2005 : Incendie de l'hôtel PARIS / Opéra
- 2004 : Tsunami – THAILANDE
- 2001 : Crash du vol « Air Caraïbes » - SAINT BARTHELEMY
- 2001 : Chute d'un arbre au parc de POURTALES

Ce qui fait un total de 12 catastrophes qui seront étudiées dans ce rapport dont 8 (67%) d'accidents de transport et 4 (33%) d'autres catastrophes.

2) Population concernée

Cette étude concerne des victimes majeures, à la fois les impliquées directes et indirectes dans des accidents collectifs et dont la plupart sont membres d'une association adhérentes à la (FENVAC).

Les impliqués directs sont les témoins, les victimes (blessées ou non) qui sont les seules personnes à pouvoir présenter un trauma psychique, puisqu'elles seules ont été exposées directement à l'événement traumatogène et donc avoir pu subir une effraction traumatique.

Les impliqués indirects sont les familles, les proches, les collègues qui n'ont pas été exposés à l'événement traumatogène. Ils peuvent souffrir de ce qui arrive à leur(s) proche(s), mais ils ne pourront jamais présenter de trauma. Ils peuvent être bouleversés ou endeuillés en fonction des circonstances. Ces victimes peuvent donc présenter un choc émotionnel, ou, si la victime directe est décédée durant l'événement, un deuil traumatique.

4 groupes ont été constitués :

- Les victimes directes
- Les victimes indirectes qui n'ont pas perdu de proche
- Les victimes indirectes qui ont perdu un proche
- Les victimes à la fois directes et indirectes (victimes présentes dans l'événement et qui ont perdu un proche)

3) Outils d'analyse retenus

4 questionnaires différents ont été proposés aux victimes en fonction de leur implication dans l'événement (victimes directes ou indirectes) et du fait qu'ils ont perdu ou non un proche dans ce même événement. Ce sont tous des outils normalisés, validés sur une population française, administrables en auto passation.

- Pour les personnes présentes au moment des faits : Un questionnaire normalisé et validé d'évaluation du traumatisme psychique : TRAUMAQ.
- Pour les personnes qui ont perdu un proche : Un questionnaire de deuil (Beck)²⁶¹
- Pour les personnes qui n'étaient pas présentes au moment des faits et qui n'ont pas perdu un proche (mais proche de rescapés) : un questionnaire d'évaluation de l'anxiété (Hamilton)²⁶² et de la dépression (Beck & Hamilton).

En croisant les différentes situations possibles, l'implication et la perte ou non d'un proche, il a été possible d'obtenir 4 « types de victimes »:

- 1** : Présent lors de l'accident et sans être proche d'une victime décédée
- 2** : Présent lors de l'accident et proche d'une victime décédée
- 3** : Non présent lors de l'accident et proche d'une victime décédée
- 4** : Non présent lors de l'accident et proche d'une victime rescapée

Toutes les victimes contactées se sont vues également proposer des questions générales incluses dans TraumaQ (1 à 5) et des questions rédigées par la FENVAC (6 et 7):

- 1) Un questionnaire concernant l'accident
- 2) Des données administratives et sociodémographiques
- 3) La situation concernant la période avant l'accident (situation familiale, professionnelle, médicale...)
- 4) La période suivant l'accident (consultations, blessures...)
- 5) L'impact sur la qualité de vie
- 6) Le rôle de l'association de victimes

²⁶¹ « Inventaire de Dépression de Beck » (BDI-II) ; Traduction française (site « psychomedia »). Référence: Beck, A. T., Steer, R. A., Ball, R., & Ranieri, W. F. (1996). Comparison of Beck Depression Inventories-IA and-II in psychiatric outpatients. *Journal of personality assessment*, 67(3), 588-597.

²⁶² « Echelle d'anxiété de Hamilton ». Echelle traduite en français et adaptée en auto passation. Référence : Hamilton, M. C., Schutte, N. S., & Malouff, J. M. (1959). Hamilton anxiety scale [HAMA]. *Sourcebook of Adult Assessment: Applied Clinical Psychology*, 154-157.

- 7) Les démarches juridiques. Pour ces deux dernières rubriques, les participants devaient répondre à des questions fermées ou ouvertes. La satisfaction a été mesurée par une échelle de Lickert en 4 points (0 = insatisfait ; 1 = plutôt satisfait ; 2 = satisfait ; 3 = très satisfait).

Un item « *remarque* » permettait aux participants à l'étude de s'exprimer librement. Une analyse de contenu est donc venue s'ajouter aux analyses quantitatives.

Ce sont ces 2 dernières rubriques (le rôle de l'association de victimes et les démarches juridiques) qui sont l'objet de cette étude. Le questionnaire est détaillé en annexe 1.

Ainsi, en fonction des 4 groupes de victimes, les questionnaires ont été appliqués de la façon suivante :

1 : Présent lors de l'accident et sans être proche d'une victime décédée

Questionnaire portant sur des informations démographiques de base (âge, genre, etc.)

Questionnaire portant sur le traumatisme (TraumaQ)

Questionnaire portant sur l'évolution relationnelle, le rôle de l'association et la prise en charge judiciaire

2 : Présent lors de l'accident et proche d'une victime décédée

Questionnaire portant sur des informations démographiques de base (âge, genre, etc.)

Questionnaire portant sur le traumatisme (TraumaQ)

Questionnaire portant sur le deuil (TRIG et ICG)

Questionnaire portant sur l'évolution relationnelle, le rôle de l'association et la prise en charge judiciaire

3 : Non présent lors de l'accident et proche d'une victime décédée

Questionnaire portant sur des informations démographiques de base (âge, genre, etc.)

Questionnaire portant sur le deuil (TRIG et ICG)

Questionnaire portant sur l'évolution relationnelle, le rôle de l'association et la prise en charge judiciaire

4 : Non présent lors de l'accident et proche d'une victime rescapée

Questionnaire portant sur des informations démographiques de base (âge, genre, etc.)

Questionnaires portant sur la dépression et l'anxiété (Beck, Hamilton)

Questionnaire portant sur l'évolution relationnelle, le rôle de l'association et la prise en charge judiciaire

Dans cette étude, nous confirmons que nous n'avons pris en compte que les deux dernières rubriques : le rôle de l'association de victimes et les démarches juridiques. Ces questions ont été rédigées de façon empirique par les chercheurs du CERDACC selon le déroulement chronologique d'une procédure pénale en France (instruction et procès, information sur les droits). En revanche le volet « *indemnisation* » n'a pas été abordé. Il n'a pas fait l'objet d'investigation.

Nous avons procédé à deux types d'analyse :

- Quantitative (statistique)
- Qualitative (analyse de contenu des réponses à la question ouverte « *remarques* »).

B. Résultats obtenus

Après avoir décrit l'échantillon retenu pour cette étude, nous présenterons une étude comparée des victimes d'accidents de transports et des victimes d'autres catastrophes collectives. Nous différencierons également les victimes directes et indirectes.

1) Description de l'échantillon

Les résultats de l'analyse des réponses des victimes qui ont répondu à l'enquête sont réparties selon 2 caractéristiques : le type d'accident (transport ou non), victime directe ou indirecte.

a) La répartition des victimes et des accidents

314 questionnaires ont été recueillis dont 237 exploitables (pas de réponses manquantes, informations complétées).

La répartition des questionnaires en fonction des 12 accidents (sur les 21 sélectionnés) est la suivante :

Tableau 2 – Répartition des victimes et des accidents

(en bleu, les accidents de transport)

		Types de victimes				Total	
		1	2	3	4		
1	2012 - Accident « car TUI » (T)	3	1	2	2	8	3,4%
2	2012 - Naufrage « Costa Concordia » (T)	59	2	3	0	64	27,0%
3	2011 – Collision camion/TER Saint Médard (T)	7	0	2	3	12	5,1%
4	2010 - Tempête « Xynthia »	23	5	5	3	36	15,2%
5	2009 - Accident car « Cousins d'Amérique » (T)	2	4	3	0	9	3,8%
6	2009 - Crash du Vol Rio / Paris (T)	2	0	41	0	43	18,1%
7	2006 - Crash de la Vèze - Besançon (T)	0	0	7	0	7	3,0%
8	2005 – Crash vol West Carribean (T)	0	3	26	0	29	12,2%
9	2004 – Explosion de gaz rue de la Martre	0	0	3	0	3	1,3%
10	2003 – Effondrement passerelle Queen Mary (T)	2	1	5	0	8	3,4%
11	2002 - Naufrage du « Joola » - Sénégal (T)	0	1	15	1	17	7,2%
12	2001 – Explosion usine « AZF » Toulouse	1	0	0	0	1	0,4%
Total		99	17	112	9	237	100,0
		75	9	78	6	168	70.88
		41,77	7,17	47,26	3,80		
Pourcentage		44.64	5.35	46.43	3.57		

Les victimes directes qui n'ont pas perdu de proche dans l'accident et les proches de personnes décédées sont les plus représentées (41,77% VS 47,26%). Ils représentent la majorité de l'échantillon (89,03%) de l'échantillon total.

Comme nous nous y attendions, **les proches qui ont le plus répondu à l'enquête sont ceux des victimes des accidents les plus récents**, hormis les proches des victimes décédées lors du naufrage du ferry le Joola survenu en 2002. Les proches des victimes du crash du vol RIO / PARIS survenu en 2009 ont répondu en nombre à l'enquête (26 victimes indirectes). En revanche, aucune victime directe ou indirecte du crash de la Yemenia survenu la même année n'a répondu à l'enquête. Cette différence peut peut-être s'expliquer d'une part par l'éloignement géographique des victimes du crash de la Yemenia (la plupart résident en dehors de la métropole où les moyens de communication sont difficiles) et d'autre part, par la différence de traitement des deux catastrophes par les compagnies et les pouvoirs publics (au détriment des victimes de la Yemenia).

De la même manière, en ce qui concerne les victimes directes, celles qui ont le plus répondu à l'enquête, sont celles qui ont été impliquées dans des catastrophes récentes, notamment la tempête Xynthia et surtout le naufrage du « *Costa Concordia* ». Non seulement ce dernier accident est récent, mais en plus, les victimes sont regroupées au sein d'une association très active et elles ont déjà participé à une étude descriptive des conséquences psychologiques d'un naufrage.

En ce qui concerne le taux de réponse, il n'y a pas de différence significative entre les victimes d'accidents de transport et les autres. Le facteur temps semble être celui qui a le plus de poids.

b) L'âge et le genre

L'échantillon général est composé de 81 hommes (32,8 %) et 166 femmes (67,2 %) avec un âge moyen de 50,7 ans (compris entre 20 et 79 ans). Ce déséquilibre peut s'expliquer en partie par le fait que les associations adhérentes à la FENVAC comptent plus d'adhérents de genre féminin. Cependant, la différence n'est pas aussi importante.

2. Les victimes et les associations de victimes

Cette rubrique est importante à traiter même si le thème semble périphérique par rapport au thème de l'étude. Plusieurs éléments ressortent de l'analyse des commentaires des victimes directes et indirectes (question ouverte) :

D'après ces remarques, l'association de victimes joue un rôle fondamental d'information et de soutien des victimes. Ceci est d'autant plus vrai dans le cas de

catastrophes de transports et de grande ampleur où l'individu se sent particulièrement seul et démuné face à de grandes compagnies (par exemple Air France, Costa, Airbus...) qui ont des moyens disproportionnés par rapport aux siens. Les victimes estiment qu'elles n'ont aucune chance, aucun poids face à ces compagnies. En revanche, un collectif avec des avocats spécialisés peut représenter un véritable interlocuteur au cours de la procédure judiciaire.

Ensuite, **les victimes ne comprennent pas toujours les arcanes de la procédure judiciaire, de l'instruction jusqu'au procès et l'information apportée d'une part par l'association de victimes, d'autre part par une association d'aide aux victimes leur permet de mieux l'appréhender et de faire des choix plus éclairés.**

De plus, l'apport « humain » de ces associations contrebalance la « froideur » du monde judiciaire. Effectivement, les victimes disent avoir eu peu d'interlocuteurs suffisamment à l'écoute et compatissants au cours de la procédure judiciaire. Elles comprennent que les magistrats doivent prendre un recul nécessaire mais qui est parfois « *poussé à l'extrême* ». Ce reproche ne s'adresse pas uniquement aux magistrats mais à l'ensemble des interlocuteurs des victimes et notamment aux médecins experts envers lesquels la plainte des victimes est récurrente.

3. Les victimes et la procédure judiciaire

Les questions qui suivent concernent la procédure judiciaire. Nous avons différencié d'une part les victimes directes et indirectes et d'autre part les victimes d'accidents de transports et les autres.

a) L'information sur les droits des victimes

L'analyse des réponses à la question ouverte « *Comment avez-vous été informé de vos droits de partie civile ?* » permet de dégager des tendances fortes.

A cette question, **la majorité des victimes répondent « par l'association de victimes ».** Ce qui est logique puisque toutes les victimes adhèrent à une association de victimes (FENVAC, Collectif des rescapés du Concordia, l'association des victimes du Joola...). Il aurait été intéressant de comparer avec des victimes qui ne font pas partie d'un collectif mais il aurait été difficile d'obtenir leurs coordonnées et de les contacter. Ensuite la source d'informations la plus fréquemment citée est l'avocat (individuel ou collectif).

Arrivent ensuite les enquêteurs (policiers, gendarmes), les réunions d'information organisées par le procureur, puis de façon « résiduelle », par leur assurance. Peu de personnes ont dit n'avoir eu aucune information « officielle ». Certaines (et notamment les victimes des accidents les plus éloignés dans le temps) ont dû les chercher par leurs propres moyens et notamment sur Internet. Les moyens d'information et les dispositifs n'étaient pas aussi développés et performants qu'aujourd'hui.

Ces données sont en accord avec les remarques rédigées par les victimes. C'est bien l'association de victimes qui pallie le manque d'informations qui pourrait être apportées directement par le juge d'instruction ou le Procureur.

b) La saisine d'un avocat

Sur les 237 personnes qui ont répondu au questionnaire:

- 19 (8%) n'ont fait appel à aucun avocat
- 47 (19.8%) ont fait appel à un avocat à titre individuel, 132 (55.7%) ont fait appel à un avocat à titre collectif
- 38 (16%) à la fois à titre individuel et collectif
- 1 personne n'a pas répondu.

La quasi-totalité des accidents de l'étude a été judiciairisée, il est donc logique que les victimes aient eu recours aux conseils d'un avocat. 53.3% sont encore en instruction dont certains à l'étranger.

Tableau 3 - Répartition des effectifs en fonction de l'avocat saisi

	Accident non transport		Accident transport		TOTAL	
	Effectif	Pourcent.	Effectif	Pourcent.	Effectif	Pourcent.
Aucun avocat saisi	5	10.6%	14	7.4%	19	8,0%
Avocat « individuel »	5	10.6%	42	22.1%	47	19,8%
Avocat « collectif »	31	66%	101	53.2%	132	55,7%
Avocat « individuel et collectif »	6	12.8%	32	16.8%	38	16,0%
Sans réponse	0	0	1	0.5%	1	0,4%
TOTAL	47	100%	190	100%	237	100,0%

En ce qui concerne la saisie d'un avocat, il n'y a pas de différence significative entre les victimes d'accidents de transport et les victimes d'autres événements. La différence n'est

que de 2.6% en faveur des victimes d'accidents de transport qui saisissent un peu plus facilement un avocat que les victimes d'autres événements.

Tableau 4 – Répartition des effectifs en fonction de l'avocat saisi et du type de victime (directe 1-2 ou indirecte 3-4)

	1	%	2	%	3	%	4	%	Total	%
Aucun avocat saisi	8	42,1%	3	15,8%	7	36,8%	1	5,3%	19	8,0%
Avocat saisi à titre individuel	8	17,0%	3	6,4%	33	70,2%	3	6,4%	47	19,8%
Avocat saisi à titre collectif	78	59,1%	10	7,6%	39	29,5%	5	3,8%	132	55,7%
Avocat saisi à titre individuel et collectif	2	5,3%	5	13,2%	30	78,9%	1	2,6%	38	16,0%
Sans réponse	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%	0	0,0%	1	0,4%
									Total	237
										100,0%

La très grande majorité (92 %) des victimes saisit un avocat. Ce qui semble donc une nécessité que ce soit un accident de transport ou non. Cependant, il existe une légère différence entre 96.4% des victimes directes qui saisissent un avocat VS 95.6% victimes indirectes. Cette différence n'est pas significative.

c) La satisfaction des victimes envers leur avocat

Les avocats ont été évalués par les victimes sur une échelle de satisfaction de 4 points (Echelle de Lickert) allant de 0 (insatisfait) à 3 (très satisfait).

De façon globale, sur l'ensemble des victimes, on constate que les victimes sont plus satisfaites par les avocats qui ont été saisis à titre collectif ($m = 1,33$) que par les avocats saisis à titre individuels ($m = 2,08$; $t[245] = -5,85$; $p < .001$).

Lorsque l'avocat est saisi à titre individuel, les victimes d'accidents de transport sont autant satisfaites que les autres ($m = 1.32$ VS $m = 1.40$), la différence n'est pas significative. De même, lorsque l'avocat est saisi à titre collectif, les victimes d'accidents de transport sont autant satisfaites ($m = 2.06$) que les autres (2.14).

En revanche, la satisfaction des victimes d'accidents de transport est plus grande envers l'avocat saisi à titre collectif (m=2.06) qu'à titre individuel (m=1.32). On peut faire l'hypothèse qu'un avocat saisi à titre collectif, souvent plus spécialisé dans ce type d'accident qui requiert une grande technicité, serait plus compétent pour plaider dans les affaires d'accidents de transport. Effectivement, l'objectif des associations de victimes et notamment de la FENVAC est de proposer une stratégie de défense commune avec des avocats spécialisés. Ces avocats ayant un nombre important de clients/victimes, ils sont plus facilement mobilisables pour participer à des réunions d'information. L'association de victimes est un relais très efficace entre les victimes et leurs conseils et de cette façon participe à la diffusion des informations. Enfin, l'expérience montre que les victimes d'accidents de transport ont tendance à s'organiser plus facilement en collectif de façon à mutualiser leurs moyens et à faire vivre ce collectif.

d) La réunion d'information organisée par le procureur

Cette pratique est assez récente et n'est pas encore généralisée. **Sur les 101 personnes (42,6%) qui ont été invitées à une réunion d'information par le procureur, la satisfaction de cette réunion est en moyenne de 1,33 (ety = 1,02 ; min = 0 ; max = 3). C'est-à-dire une satisfaction moyenne.**

Il est à noter que 38% des victimes d'accidents de transport ont été invités à une réunion organisée par le procureur (avec une satisfaction moyenne de 0.78) VS 78% des victimes d'autres événements (avec une satisfaction moyenne de 1.98). Il existe plusieurs pistes de réflexion pour interpréter ces deux différences significatives :

En ce qui concerne l'organisation d'une réunion d'information par le Procureur (c'est valable également pour l'organisation d'une telle journée par le juge d'instruction): les victimes d'accidents de transport sont disséminées sur le territoire national voire dans différents pays. **Si l'entreprise concernée par l'accident (compagnie aérienne ou ferroviaire) ne s'implique pas dans l'organisation et la prise en charge financière de l'accueil et du transport des victimes pour assister à la réunion, les pouvoirs publics n'en n'ont pas les moyens** (il n'existe pas de ligne budgétaire prévue à cet effet). En revanche, lorsqu'un accident survient localement avec des victimes « *autochtones* » (un incendie, une explosion...), les répercussions sont importantes au niveau de la commune ou de la région ce qui peut motiver plus facilement les pouvoirs publics (notamment les collectivités locales) à intervenir en faveur des victimes.

Les réunions d'information animées par le Procureur sont organisées dans les semaines suivant l'accident (plus tôt que les réunions organisées par le juge d'instruction). Cette précocité peut expliquer la moindre satisfaction des victimes d'accidents de transport. Effectivement, ces réunions ont un objectif d'explication de la procédure en cours et des moyens mis en œuvre. En revanche, elles ne peuvent répondre aux questions concernant les causes de l'accident car l'enquête est au stade des investigations et des premières hypothèses. **Il serait donc pertinent de réfléchir au « *juste moment* » pour organiser ces réunions : ni trop tôt (il n'y a pas de réponses à apporter), ni trop tard (pour que les victimes ne soient pas dans l'obligation de rechercher des informations « *tous azimuts* » par leurs propres moyens, ce qui les empêche par la suite de se fédérer autour d'une démarche collective).**

e) Prise en charge par les autorités judiciaires

Sur les 224 personnes (95%) ayant répondu, la satisfaction quant à la prise en charge par les autorités judiciaires est en moyenne de 0,89 (ety = 0,96 ; min = 0 ; max = 3), c'est-à-dire une satisfaction sous la moyenne. La différence est significative entre les victimes d'accidents de transport ($m = 0.75$) et les autres ($m = 1.44$).

f) L'instruction judiciaire

Sur les 99 personnes (42%) ayant été invitées à participer ou assister à une réunion par le juge d'instruction, la satisfaction moyenne quant à cette réunion est de 1,11 (ety = 0,97 ; min = 0 ; max = 3) ce qui est plutôt moyen. Les juges d'instruction ont organisé moins de réunion d'information pour les victimes d'accidents de transport (45% des victimes d'accidents de transport ont été conviées VS 70% des victimes d'autres accidents). Les victimes d'accidents de transport sont moins satisfaites ($m = 0.73$) que les autres ($m = 1.71$) de cette réunion. La différence est significative. **Les commentaires complètent cet avis moyennement favorable. Les victimes estiment en général que la réunion est nécessaire mais qu'elle n'apporte pas toujours les réponses attendues notamment pour les victimes d'accidents de transport.**

Malgré cette insatisfaction, comme nous l'avons déjà évoqué plus haut, cette pratique devrait être généralisée mais mieux préparée, surtout dans les accidents de transport où les incidences techniques sont particulièrement complexes. Le silence des autorités judiciaires est souvent interprété par les victimes comme un manque d'intérêt envers

elles ou comme le signe d'enjeux financiers qui les dépassent. C'est parfois un malentendu dont les conséquences psychologiques sont lourdes pour les victimes (ce que confirment leurs commentaires) et qui pourrait être mieux géré par une information régulière et adéquate. Une telle information « *officielle* », claire et centralisée est indispensable pour respecter « l'égalité des chances » face à l'information (qui est un droit de la victime). En l'absence de celle-ci, les victimes vont la chercher sur internet ou auprès de (prétendus) experts qui s'expriment dans les médias sans parfois connaître le dossier ce qui induit des décalages parfois majeurs entre les attentes des victimes et ce qui est possible.

La satisfaction quant à la durée de la procédure d'instruction est estimée en moyenne à 0,48 (ety = 0,73 ; min = 10 ; max = 3) par les 227 personnes ayant répondu, ce qui est faible. En effet, la durée de l'instruction est jugée beaucoup trop longue par les victimes. Il y a une différence significative entre les victimes d'accidents de transport ($m = 0.43$) et les autres ($m = 0.69$). L'insatisfaction est générale mais plus encore pour les victimes d'accidents de transport pour lesquels l'instruction est particulièrement longue.

Sur les 225 personnes concernées, seules 13 personnes (5,7 %) auraient compris qu'il n'y ait pas d'enquête judiciaire. Il y a une différence très significative entre les victimes d'accidents de transports (5%) et les autres (20%). Au total, 212 personnes (94,2 %) n'auraient pas compris qu'il n'y en ait pas eu. Autrement dit, la quasi-totalité des personnes revendiquent qu'il y ait une instruction puis un procès. La recherche de la vérité, la volonté de comprendre et que les responsabilités soient clairement établies, la mise en œuvre de mesures préventives sont considérées quasi unanimement comme nécessaires. Selon ces victimes, seule la procédure judiciaire, grâce à l'instruction et au procès sont à même de répondre à leurs attentes. Cette procédure est revendiquée plus encore par les victimes d'accidents de transport.

Tableau 5 - Satisfaction moyenne en fonction de l'accident

(en bleu, les accidents de transport)

		satisfaction moyenne				
		réunion du juge d'instruction	durée de la procédure	organisation du procès	durée du procès	absence d'enquête
1	Accident du « car TUI » N= 8	1,00	0,00	0,00	0,00	1,00
2	Naufrage du «Concordia » N = 64	0,00	0,86	0,82	0,92	0,94
3	Collision « CAMION-TER » Saint Médard N = 12					
4	Tempête « Xyntia » N = 36	1,91	0,74	1,00	0,56	0,94
5	Accident car « Cousins d'Amérique » N = 9	1,00	0,29	0,50	0,33	1,00
6	Crash du Vol Rio/Paris N = 43	1,27	0,33	0,33	0,00	0,93
7	Crash de la Vèze – Besançon N=7	0,83	0,00	1,00	0,00	0,86
8	Crash West Carribean – Venezuela - N=29	0,11	0,11	0,08	0,00	0,93
9	Explosion de gaz rue de la Martre – Mulhouse - N=3	0,75	0,29	2,20	2,00	1,00
10	Effondrement passerelle Queen Mary - N=8	0,75	0,29	2,20	2,00	1,00
11	Naufrage le Joola - Sénégal. N=17	1,07	0,00	0,00	0,00	1,00
12	Explosion usine AZF – Toulouse - N=1					
	Moyenne Totale	1,12 0.88	0,48 0.47	0,73 0.73	0,59 0.64	0,94 0.92

Satisfaction : 0 = insatisfait

à

3 = très satisfait

Absence d'enquête : 0 = compréhension

1 = incompréhension

Tableau 6 - Satisfaction moyenne en fonction du type de victimes

		satisfaction moyenne				
		réunion du juge d'instruction	durée de la procédure	organisation du procès	durée du procès	absence d'enquête
1	Présent lors de l'accident et sans être proche d'une victime décédée	1,68	0,86	0,96	0,93	0,93
2	Présent lors de l'accident et proche d'une victime décédée	1,00	0,18	0,67	0,57	1,00
3	Non présent lors de l'accident et proche d'une victime décédée	0,97	0,23	0,46	0,26	0,94
4	Non présent lors de l'accident et proche d'une victime rescapée	1,50	0,40	1,00	0,00	1,00
	Moyenne Totale	1,12	0,48	0,73	0,59	0,94

Satisfaction : 0 = insatisfait à

3 = très satisfait

Absence d'enquête : 0 = compréhension

1 = incompréhension

Ces données indiquent que, durant l'instruction, ce qui est le plus satisfaisant pour l'ensemble des victimes (directes et indirectes), quelle que soit la catastrophe (accident de transport ou non), est la réunion d'information, même si cette satisfaction reste plutôt moyenne (1.12). Ces données confirment que **plus on s'éloigne dans le temps, plus la durée de la procédure est jugée insupportable et préjudiciable.**

L'analyse des remarques rédigées par les victimes complète ces données chiffrées. Les grandes tendances sont les suivantes :

- Tout d'abord, **l'instruction est considérée comme beaucoup trop longue** (plusieurs années voire plus d'une dizaine d'années) **pour l'ensemble des victimes, quel que soit l'événement en cause.** Les victimes ne comprennent pas du tout les raisons de cette lenteur. Certaines d'entre elles semblent attendre la fin de la procédure pénale pour « *faire le deuil* ». Or, la clinique montre que la fin du processus judiciaire, et notamment le procès, doit plutôt fonctionner comme une suture de la blessure psychologique que comme un début de sédation. Parfois les victimes directes ou leurs proches décèdent avant le procès.

- **La recherche d'information, de compréhension et surtout de la « vérité » est fondamentale pour les victimes directes et indirectes** « *j'ai besoin de comprendre* », « *il y a trop de questions sans réponses* » « *pourquoi, pourquoi, pourquoi* ». Certaines se sont

investies dans des activités pour que les raisons de l'accident soient déterminées avec précision et éviter que cela recommence. Par exemple, certaines ont participé à la création d'un « *comité de veille de la sécurité aérienne* ». Elles ne semblent pas faire confiance aux organismes officiels qui seraient « *complices de dysfonctionnements dans le secteur aéronautique* ». L'absence d'information et la longueur de l'instruction, liée à la complexité des affaires, est parfois interprétée comme une volonté de cacher une « *vérité* » dérangeante ou de protéger des intérêts financiers.

- **Les victimes de catastrophes impliquant divers pays** (les victimes sont de nationalités différentes) **et notamment les victimes d'accidents de transports, estiment qu'il devrait exister un « *pôle juridique* » commun, mieux organisé, une « *organisation judiciaire internationale* » qui permettrait un traitement plus efficace.** Certaines déplorent une « *incapacité de la justice française à conduire des enquêtes complexes* » par manque de spécialisation ou une intrusion du « *politique dans la justice* » (c'est l'avis de la plupart d'entre eux lorsque l'accident concerne plusieurs nationalités), d'autres louent la capacité d'un juge d'instruction à « *prendre en considération la partie géopolitique du drame* ». Ainsi, de façon globale, lorsque l'instruction a lieu à l'étranger ou qu'elle concerne plusieurs pays, les victimes sont d'autant plus circonspectes. L'impression d'absence d'information et d'éloignement est aggravée.

- **Les victimes ont du mal à accepter que l'on puisse « *négozier* » quand il y a eu des personnes décédées dans l'accident ou la catastrophe, que l'on puisse incriminer puis disculper, que des enquêtes complémentaires administratives et pénales aboutissent à des conclusions contradictoires, que les compagnies responsables aillent de recours en recours, que l'on puisse jouer avec les victimes « *au chat et à la souris* », qu'il y ait des traitements différents des victimes en fonction des événements** (selon qu'il s'agisse d'un événement de grande ampleur, plus ou moins médiatisé, des entreprises ou des compagnies impliquées qui ont des moyens financiers importants ou non...).

- **L'attitude des compagnies ou des entreprises impliquées fait également l'objet de récriminations notamment lorsqu'elles rechignent à reconnaître une responsabilité, à la rejeter sur d'autres ou à se « *défausser* ».** Certaines victimes disent que des compagnies adverses ou des assurances ont essayé de leur faire signer des documents alors qu'elles étaient encore en état de choc, notamment de demandes de renonciation à la procédure pénale, ce qui leur apparaît insupportable.

- Des victimes relèvent des dysfonctionnements, des maladroites au cours de l'enquête et de l'instruction :

- L'annonce du décès : nombre de victimes se plaignent de la façon dont elles ont été informées de l'accident et du décès de leur proche (par les médias, après une longue attente une fois la cellule d'aide dissoute...). Il est évident que des efforts restent à accomplir dans ce domaine. Il serait intéressant que des groupes de travail pluridisciplinaires soient constitués afin de réfléchir à des procédures.

- La réception de CD d'identification des victimes (avec les photos des corps). Les familles ne sont pas préparées et accompagnées et l'image du corps abîmé de leur proche laisse une empreinte difficilement intégrable. Apparemment, il n'y a pas de soutien prévu pour accompagner les proches dans cette confrontation aux images. Là encore, cette pratique devrait faire l'objet d'un questionnement avec des experts (psychiatres, psychologues cliniciens, médecins légistes notamment). Par exemple, des psychologues de l'INAVEM (Institut National d'Aide aux Victimes et de Médiation) ont collaboré avec une compagnie aérienne pour former le personnel et élaborer des protocoles lors de crashes aériens concernant l'accueil des proches ou la récupération des effets personnels des victimes notamment.

En résumé, l'instruction est reconnue par tous comme nécessaire mais les pratiques et les moyens sont jugés perfectibles.

g) Le procès

Sur les 95 personnes concernées par un procès, le degré de satisfaction moyen quant à l'organisation du procès est de 0,73 (ety = 0,95 ; min = 0 ; max = 3). La différence est significative entre les victimes d'accidents de transports (m = 0.55) et les autres (m = 1.50). **L'organisation du procès est donc jugée plutôt insatisfaisante malgré parfois des moyens importants mis en œuvre pour faciliter l'organisation et l'accès des victimes à l'audience** (vidéo projection dans des salles annexes, construction de « barnum » ou déplacement dans une salle plus spacieuse, mise à disposition de salles de repos...). L'organisation est d'autant plus difficile pour les victimes d'accidents de transport qui nécessitent des moyens techniques très complexes en raison notamment de la multinationalité des parties civiles (transports, hébergement, interprétariat...). Le travail d'accompagnement des associations d'aide aux victimes du réseau INAVEM n'a pas été évalué. Il s'est pourtant systématisé à partir des années 2000.

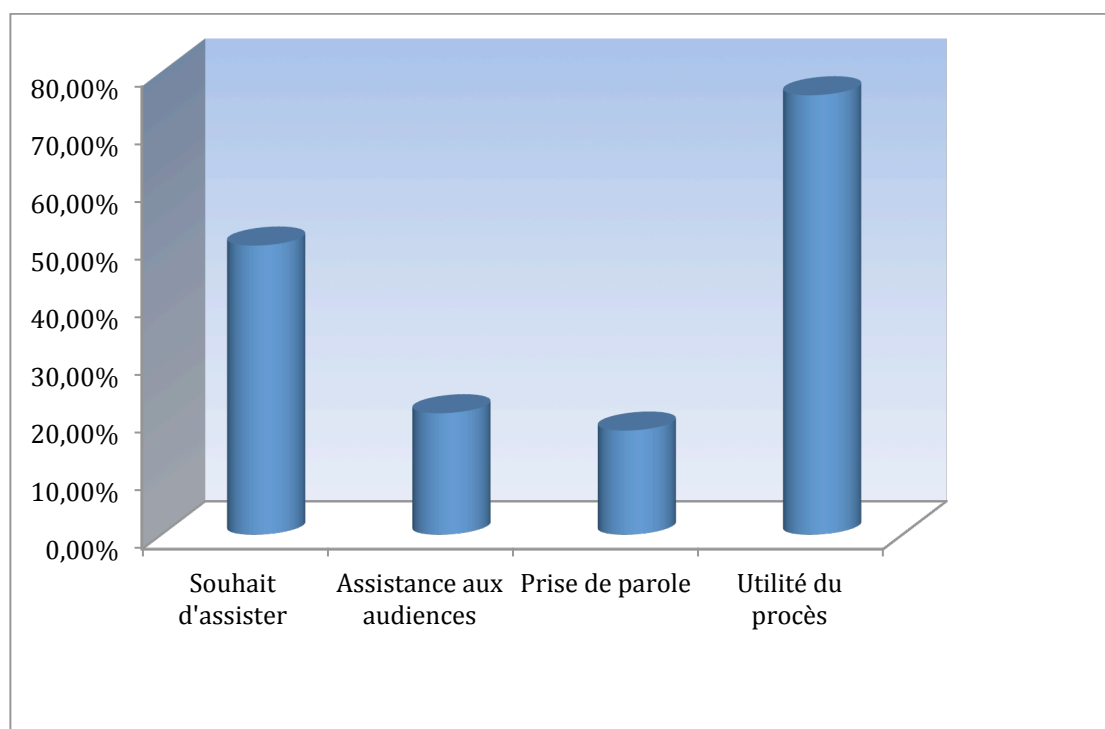
Sur les 95 personnes concernées par un procès, le degré de satisfaction moyen quant à la durée du procès est de 0,58 (ety = 0,93 ; min = 0 ; max = 3), ce qui est faible. La différence est significative entre les victimes d'accidents de transports (m=0.45) et les autres (m=1.17) et pourrait s'expliquer en partie par l'éloignement des victimes d'accidents de transport qui sont disséminées sur le territoire national voire à l'étranger. L'éloignement géographique couplé à la durée du procès induit des frais de transport, d'hébergement et d'indemnités journalières qui peuvent être très lourds pour les personnes qui habitent à distance. En revanche, les procès pour les victimes d'autres accidents sont localisés et engendrent des frais moins importants.

De fait, comme le montre le tableau suivant, 13% des victimes d'accidents collectifs de transport assistent régulièrement au procès (alors qu'elles auraient été 54% à le vouloir) VS 50% des victimes d'autres accidents. Il est donc logique qu'elles prennent moins la parole (14% VS 50%) puisqu'elles sont moins présentes alors qu'elles le souhaiteraient. **Ce sont donc bien des conditions matérielles qui semblent freiner les victimes. En revanche, cela ne remet pas en cause le sentiment d'utilité du procès.**

Tableau 7 - Avis sur le procès

	Non transport		Transport	
	Oui	%	Oui	%
Avez-vous assisté régulièrement aux audiences ?	16	50	68	13
Si ce n'est pas le cas, l'auriez-vous souhaité ?	11	55	61	54
Vous a-t-on proposé de prendre la parole ?	16	50	63	14
Le procès pénal vous a-t-il semblé utile ?	16	75	61	77
Auriez-vous compris qu'il n'y ait pas eu de procès pénal ?	15	7	63	6
Total	137		316	

Graphique 1 - Avis sur le procès des victimes d'accidents de transport



Ce graphique montre clairement combien le procès et la procédure judiciaire en général semblent fondamentaux pour les victimes d'accidents de transport, même si toutes ne souhaitent pas (ou ne peuvent pas) y assister.

Tableau 8 – Avis sur le procès en fonction du type de victimes

	1		2		3		4		totaux	
	Oui %	non %	oui %	non %	oui %	Non %	oui %	non %	oui %	non %
Assistance régulière aux audiences ?	3 8%	36 92%	1 13%	7 88%	13 35%	24 65%	0	0	17 20,3	67 79,7
Sinon, l'auriez-vous souhaité ?	17 45%	21 55%	4 57%	3 43%	18 67%	9 33%	0	0	39 54,2	33 45,8
Prise de parole	4 11%	33 89%	1 13%	7 88%	12 35%	22 65%	0	0	17 21,6	62 78,4
Utilité du procès pénal	31 84%	6 16%	6 75%	2 25%	22 69%	10 31%	0	0	59 76,6	18 23,4
Compréhension qu'il n'y ait pas procès pénal	5 13%	33 87%	0 0%	8 100%	0 0%	32 100%	0	0	5 6,4	73 93,6
									137 35%	253 65%

La majorité des victimes n'assiste pas à l'intégralité des débats (79,7% n'ont assisté que partiellement). Il existe une légère différence entre victimes directes et indirectes puisque ces dernières ont tendance à être un peu plus présentes aux audiences (mais ce n'est qu'une tendance). En dehors des considérations matérielles évoquées plus haut et notamment l'éloignement géographique, les victimes n'ont pas le même intérêt pour les différentes parties du procès. **L'expérience montre que les victimes sont plus généralement présentes les premiers et les derniers jours (réquisition, plaidoiries, verdict) et les jours de leur propre audition. En revanche, dès que les débats deviennent très techniques avec les experts, les victimes ont tendance à désertier les salles d'audience.** De nombreuses personnes qui n'ont pu se rendre au procès ou pour lesquelles le procès n'a pas encore eu lieu, ont exprimé leur souhait d'y assister. Les motifs exprimés dans les commentaires s'organisent autour :

- du **besoin d'une information complète et de comprendre** (*« j'ai besoin de comprendre les faits », « j'ai besoin de comprendre et entendre la vérité », « j'ai besoin d'explication », « je veux mieux comprendre », « je veux assimiler les arguments pour comprendre », « pour mon droit à l'information », pour « tirer toutes les questions au clair »* etc.)
- de la **nécessité d'une confrontation avec les prévenus /accusés** : *« je veux voir les parties en face de moi », « je veux avoir un pardon », « je veux voir la réaction des protagonistes », « je veux savoir si je dois en vouloir à quelqu'un »*
- Et enfin, le **besoin de « respect » ou de reconnaissance** : *« par respect de ma dignité »*.

Parfois, des victimes ont préféré que leur avocat les représente car elles n'avaient pas envie de se confronter à la réalité d'un procès.

De façon globale, la nécessité d'un procès est clairement exprimée par l'ensemble des victimes même si la « perspective du procès est redoutable car on sait que la douleur va resurgir ».

Pour les personnes qui se rendent au procès, la prise de paroles est considérée comme une « épreuve » pouvant engendrer une grande souffrance et notamment la résurgence d'un vécu traumatique. Elle est redoutée par les personnes qui l'ont évoqué. Les victimes qui ont pris la parole reconnaissent cependant que malgré la peur, le ressentiment et

la douleur, la prise de parole est l'occasion d'exprimer ce qu'elles ont vécu, une « *marque de respect* » et de « *reconnaissance* ».

L'utilité du procès n'est pas toujours reconnue, reste à savoir ce que chacun met derrière « utilité ». Si on met en relation la question de l'utilité du procès et la question suivante « *auriez-vous compris qu'il n'y ait pas eu de procès* », on note que 93,4% des victimes estiment qu'elles n'auraient pas compris qu'il n'y ait pas de procès, donc qu'elles en attendaient quelque chose alors que 76,6% ont déclaré que le procès avait été utile. Il n'y a pas de différence significative entre victimes directes et indirectes.

Il n'y a pas de différence notable dans l'appréciation du processus judiciaire entre ceux qui étaient encore en cours de procédure et ceux pour qui la procédure était terminée (procès en 1^{ère} instance, appel, cassation éventuellement).

CONCLUSIONS

L'échantillon est uniquement composé de victimes adhérentes d'une association de victimes. Il aurait été intéressant de comparer avec des victimes d'accidents en situation individuelle, ce que l'étude n'a pas permis de faire pour des raisons matérielles. **Dans leurs commentaires, les victimes ont exprimé le fait que le soutien d'un collectif est un atout majeur pour appréhender la procédure judiciaire, et une comparaison avec des victimes d'accidents individuels aurait permis de confirmer cette affirmation empirique.**

Il n'a pas été observé de différences significatives entre victimes directes et indirectes. Il aurait été judicieux de noter le degré de proximité des proches (parents, frères / sœurs...) et s'ils cohabitaient ou non avec les victimes directes.

Les différences significatives qui existent entre victimes d'accidents collectifs de transport et les victimes d'autres accidents collectifs sont les suivantes :

- L'invitation à une réunion d'information organisée par le juge d'instruction ou par le procureur. Dans les deux cas, le juge d'instruction et le procureur organisent plus souvent des réunions avec les victimes d'autres accidents collectifs qu'avec les victimes d'accidents de transport.
- La satisfaction envers la réunion d'information organisée par le procureur et celle organisée par le juge d'instruction : **Ces réunions sont moins appréciées par les victimes d'accidents de transport qui sont aussi moins souvent conviées. Il**

importe de réfléchir à la fois à la forme (et notamment le moment et les conditions matérielles) et au contenu de ces réunions.

- **De façon globale, les victimes d'accidents de transport sont moins satisfaites que les victimes des autres accidents quant à la durée de la procédure, l'organisation et la durée du procès, la possibilité d'assister aux audiences et donc de pouvoir s'exprimer.** Ces différences sont à mettre en lien avec la disparité et l'éloignement géographique des victimes d'accidents de transport et la complexité technique propre à ces accidents.

En revanche, les victimes sont unanimes quant à l'utilité de la procédure judiciaire, de l'instruction au procès. Par ailleurs, il n'y a pas de différences notables dans le contenu des commentaires.

Les démarches dans le domaine juridique sont psychologiquement coûteuses. **L'instruction et le procès sont globalement jugés nécessaires par les victimes. Les réunions sont appréciées mais leur organisation est perfectible.** C'est une pratique récente, appelée à se généraliser, avec laquelle les magistrats ne sont pas toujours à l'aise, il peut être envisagé de mieux les préparer et les former avec des spécialistes de ces questions. Les victimes déplorent des dysfonctionnements au cours de l'instruction et des procès notamment en ce qui concerne la durée de l'instruction, le manque d'informations voire le manque de qualification des magistrats notamment en matière technique (accidents aériens...).

Pour les victimes, la recherche de la « vérité », la compréhension de ce qui a pu se passer (certains s'informent et deviennent de véritables « experts » en accidentologie), la confrontation avec les responsables, la reconnaissance des souffrances endurées et des responsabilités de chacun, la sanction et l'indemnisation sont des étapes essentielles de leur réparation.

Par ailleurs, **des propositions ont été formulées par des victimes en vue d'améliorer la prise en compte des victimes de catastrophes collectives et notamment :**

- **L'annonce du décès qui fait l'objet de nombreuses plaintes**
- **Le soutien psychologique à la fois dans l'immédiat et dans la durée avec des psychologues et des psychiatres véritablement formés à cette pratique**
- **De façon générale, une meilleure formation des interlocuteurs de la victime : magistrats et médecins notamment**

- **La protection des victimes contre une médiatisation à outrance et parfois partisane**
- **Une meilleure information sur les droits (réunions d'informations notamment) et un meilleur accompagnement vers l'indemnisation.**

En ce qui concerne spécifiquement les victimes d'accidents de transport, l'accent est mis sur la nécessaire spécialisation et donc la formation des acteurs de la procédure judiciaire notamment les magistrats et les avocats, ces dossiers étant particulièrement complexes et techniques, surtout lorsqu'il s'agit d'accidents impliquant différentes nationalités.

**Partie III : Regards et contributions à
l'analyse de la judiciarisation des grandes
catastrophes par les acteurs de la justice
pénale**

Cette troisième partie de l'étude a pour but de laisser la parole libre sur la question de la judiciarisation des grandes catastrophes.

Le rapport sur la judiciarisation des grands procès des catastrophes a été l'occasion de donner la parole à des acteurs incontournables : experts, avocats de la défense ou de parties civiles, magistrats, mais aussi représentant de la FENVAC, tous ayant eu à connaître d'une pareille problématique. Cette parole a été recueillie sous deux formes différentes (contribution et interview) selon les disponibilités et/ou les préférences de chacun des contributeurs. Une trame commune a néanmoins servi de fil conducteur, les questions soulevées par la problématique de cette étude ont été communiquées à chacun d'eux.

L'ensemble des contributions a fait l'objet d'une synthèse générale.

Listes des contributeurs

Stella BISSEUIL

Avocat au barreau de Toulouse. Elle représente certaines victimes dans le dossier AZF.

Stéphane GICQUEL

Secrétaire général de la FENVAC - SOS Catastrophes & Terrorisme (Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs)

Claude GUILBERT

Expert aéronautique et ancien commandant de bord. Expert près les Cours d'Appel Administratives de PARIS et VERSAILLES & ancien expert près la Cour d'Appel de PARIS, agréé par la Cour de Cassation.

Christophe REGNARD

Vice-président chargé de l'instruction au TGI de NANTERRE, Président de l'Union Syndicale des Magistrats (USM), Président de l'Association Européenne des Magistrats et Vice-Président de l'Union Internationale des Magistrats. Il a exercé les fonctions de juge d'instruction en charge du dossier de l'accident du Concorde.

Daniel SOULEZ LARIVIERE

Avocat au barreau de Paris. Il a eu à connaître de plusieurs dossiers d'accidents collectifs.

Pierre WAGNER

Magistrat, Président de Chambre près la Cour d'appel de NANCY. Il a présidé le procès en première instance du Mont Sainte-Odile au tribunal correctionnel de COLMAR (jugement du 7 novembre 2006).

Dans nos sociétés techniquement évoluées, la survenance de catastrophes (accidents de transport, explosion d'usine etc...), évènements certes très rares mais très médiatisés, pose régulièrement les questions du « *risque acceptable* » et des processus adaptés au traitement des causes et conséquences de ces accidents. Expert aéronautique, je prendrais, dans cette contribution, l'exemple du secteur du transport aérien, mais les raisonnements tenus dans ce cadre sont tout à fait applicables aux autres modes de transport et transposables également à la survenance et au traitement des conséquences d'autres catastrophes technologiques.

Au sujet de la notion même du « *risque acceptable* », il faut déjà bien constater une singulière différence d'appréciation entre l'opinion publique et les professionnels des secteurs techniques concernés. Ainsi, en aviation par exemple, pour tous les professionnels, le « *risque* » technique est tout à fait « *admis* », il est même systématiquement pris en compte : analysé, évalué, quantifié avant la mise en exploitation de tout nouvel avion, puis surveillé tout au long de son exploitation commerciale. A l'aide de méthodes, procédures, normes et de règlements, le risque « *acceptable* » est constamment « *canalisé* » sous l'autorité de l'administration de l'aviation civile.

Cette prise de risque, certes minimisée autant que faire se peut, mais cependant philosophiquement intégrée et acceptée par les techniciens de la branche concernée est-elle considérée, au plan social général, comme « acceptable » par tous nos concitoyens ?

Au risque de surprendre, la réponse est généralement NON ou, à tout le moins, un timide « *OUI PEUT-ÊTRE* », assorti immédiatement d'un énorme « *MAIS* » qui va nous ramener tout droit à la nécessité de la double enquête (technique administrative et judiciaire) après tout accident !

Car un accident d'aéronef est avant tout perçu par nos concitoyens, non comme un incident technique malheureux plus ou moins bien anticipé, mais comme un dysfonctionnement grave, voire intolérable, dans la vie sociale. En effet l'opinion publique considère que, dans notre société techniquement aussi sophistiquée, l'accident d'aéronef – tout simplement – ne devrait pas se produire. Il n'y a pas « *d'acceptation* » du risque

systematique, même si le bon sens populaire rappelle constamment par ailleurs que le « *risque zéro n'existe pas* ».

Il n'est pas nécessaire de s'étendre sur les causes de cette position si peu cartésienne : ravages, dans les esprits de nos concitoyens, du « *principe de précaution* », brandi hors de son domaine normal d'application²⁶³, absence d'esprit critique devant un « *bonheur* » soi-disant garanti par la sophistication technique²⁶⁴, paradoxes inhérents aux systèmes ultra-sûrs²⁶⁵ ... La déesse « *RAISON* » a parfois bien du mal à rester debout et accessible... dans le déferlement émotionnel de notre environnement médiatique actuel !

Il convient simplement de constater que, pour l'opinion publique, l'accident d'aéronef rompt le contrat tacite d'un « *droit* » à un transport « *sûr* »... puisque les techniciens eux-mêmes le garantissent « *ultra-sûr* » : il y a donc bien « *rupture* » effective du lien social !

Non seulement une « *excellente* » statistique n'a jamais consolé personne, mais, paradoxalement, la même « *excellente* » statistique va exacerber le sentiment d'injustice des parents des disparus, car, lors d'un accident réel, il n'existe malheureusement que des morts à 100% et non des décédés à 10^{-x} ou autre taux très faible de prévision statistique. Il faut bien en effet tenter de *faire le pont* entre l'acceptation initiale d'un risque, *au nom de la société en général*, et son éventuelle acceptation *particulière* par des familles éplorées pour qui ce risque s'est matérialisé par la perte d'un ou plusieurs êtres chers.

Or dans nos démocraties contemporaines, c'est à la justice qu'incombe le rôle de réparer le lien social rompu. Et, dans la réponse précédemment citée du « *OUI MAIS* », sous l'acceptation éventuelle du risque, se cachent en fait les deux conditions implicites dans le cas où survient une réalisation effective du risque : trouver de justes compensations à tous les dommages subis en suite de l'accident **ET** diagnostiquer les responsabilités éventuelles dans la survenance du même accident. Il s'agit bien là à l'évidence d'une mission à caractère « *judiciaire* ».

Certes le constructeur et ses sous-traitants, les assureurs, l'administration par le biais de son antenne spécialisée, le Bureau d'Enquêtes et Analyses (BEA), vont immédiatement diligenter diverses enquêtes pour connaître les causes et circonstances de l'accident, pour trouver les solutions techniques ou réglementaires adaptées afin d'éviter qu'un accident

²⁶³ Principe de précaution et prévention par C. Guibert et N. Loukakos Revue SFDAS N°223.

²⁶⁴ Voir par exemple, Fragilité de la puissance d'A. GRAS chez Fayard.

²⁶⁵ R. AMALBERTI, Dossiers de la recherche N°26.

similaire ne se reproduise dans le futur. Ceci est tout à fait dans l'esprit et dans la lettre des engagements internationaux souscrits dans le cadre de l'annexe XIII de la Convention de CHICAGO qui régit les enquêtes après accident ou incident aérien. MAIS ce n'est pas par ce que le constructeur ou le BEA aura « *tout compris* » sur les causes et les circonstances – même rapidement – que le traumatisme social sera réparé. Toutes les mesures prises par les uns ou par les autres pour EVITER *un accident potentiel futur*, équivalent ou voisin, ne réparent pas les conséquences sociales *du seul accident réel passé* qui vient de se produire.

L'accident d'aéronef doit donc être considéré à la fois comme un événement technique malheureux ET un drame social.

La vraie question posée est donc double : comment améliorer constamment la sécurité aérienne future ET comment réparer le traumatisme social ?

La réponse semble évidente : précisément par le principe de la double enquête (technique administrative ET judiciaire) !

Nos concitoyens estiment qu'une société aussi techniquement développée que la nôtre doit simplement *tout faire* pour que l'accident d'aéronef ne se « *produise* » et – surtout - ne se « *re-produise* » pas. Aussi, ils trouvent tout à fait normal qu'après tout accident, chaque composante active de la société - qui s'estime concernée - tente aussitôt d'en tirer les conséquences utiles : administratives et réglementaires via le Bureau Enquêtes et Analyses (BEA), techniques et opérationnelles via le constructeur, pécuniaires via les assureurs, juridiques civiles ou pénales via la Justice etc... En effet, l'équité commande la juste appréciation des faits, la reconnaissance et le respect des droits de chacun, la réparation des dommages et la restauration la plus globale et durable possible du lien social ainsi momentanément rompu.

C'est l'application pratique de la notion du « Droit en action », telle que définie par H.J. BERMAN dans son ouvrage « *Droit et Révolution* » : « *Obnubilés par la densité des institutions, lois, règles, normes et procédures qui tentent d'organiser aujourd'hui de façon la plus précise possible les droits et devoirs de chaque citoyen, nous avons perdu de vue la notion fondamentale suivante : ceci constitue le résultat complexe et – en principe achevé - d'une très ancienne tentative nécessaire de permettre et assurer le maintien d'un équilibre social. Le Droit en action, ce sont des personnes légiférant, jugeant, administrant et réglant d'autres activités légales ; c'est un processus vivant d'attributions de droits et devoirs, et par là dénouant des conflits et ouvrant des canaux de coopération* ».

La Justice a bien un rôle fondamental de « *régulateur du lien social* », donc de sa réparation lorsqu'un accident d'aéronef a été l'occasion d'une véritable « *rupture* » de ce même lien social.

L'enquête administrative, déclenchée à l'initiative du BEA, a pour seul but l'amélioration de la sécurité aérienne *future*. Elle ne s'occupe pas de réparer les conséquences de l'accident *passé*. Le BEA, après sa propre enquête, fait des propositions pour faire modifier les avions, les méthodes de leur exploitation, les règlements. Ces propositions n'ont initialement aucun caractère obligatoire et ne seront donc pas systématiquement retenues, soit par l'administration soit par les constructeurs, ou encore moins par les exploitants. Selon les conventions internationales ratifiées par la France, les enquêteurs administratifs ont interdiction d'étudier et de se prononcer sur les éventuelles responsabilités. Le BEA agit pour améliorer la sécurité future afin que les mêmes causes ne produisent plus les mêmes effets. C'est une très noble mission prospective, mais cette action n'est manifestement pas suffisante pour traiter, socialement, toutes les conséquences de l'accident passé.

Aussi, dès la survenance de tout accident, s'il y a des morts ou blessés graves, le Procureur de la République (qui représente ici la société en général) est automatiquement saisi. De plus en plus souvent, d'autres Parties concernées (parents de victimes, syndicats, etc..) interviennent dans la procédure, en se constituant Parties Civiles. Faut-il s'en émouvoir ? N'est-il pas plus étonnant d'entendre des avocats renommés, notamment les Conseils de l'Administration, prétendre que les parents des personnes décédées dans un accident d'aéronef n'ont rien à faire dans une procédure pénale consécutive au-dit accident!

De facto, en cas de morts, de blessures graves ou de mise en danger d'autrui, deux procédures immédiates et concomitantes sont initiées : le Procureur de la République déclenche l'action publique et la procédure judiciaire, le BEA débute la procédure administrative. Ces deux enquêtes distinctes sont nécessaires car, au-delà de l'examen initial des mêmes constatations factuelles, les experts administratifs ou judiciaires n'auront pas à répondre aux mêmes questions. On a vu ci-dessus la mission des enquêteurs du BEA alors qu'experts et enquêteurs de la police judiciaires, agissant dans le cadre de « *l'instruction pénale* », ont une autre mission : il leur faut non seulement éclairer les Magistrats Instructeurs sur les causes et circonstances de l'accident, mais aussi identifier et présenter les éléments techniques probant leur permettant- le cas échéant - de retenir la responsabilité de certains intervenants.

A la différence des objectifs poursuivis par les enquêteurs administratifs du BEA, la Justice ne traite pas prioritairement - et ceci est fondamental - de l'impact éventuel de son action sur la survenance d'accidents *futurs*, mais tente bien, au premier chef, de résoudre les problèmes posés par la survenance *du seul accident passé concerné*, cas particulier et unique dont elle est saisie, et ce, y compris, en réclamant une sanction éventuelle pour ceux qui n'auraient pas rempli leurs obligations légales. A l'issue de bonnes constatations techniques communes et de la mise sous protection des éléments de preuve, chaque enquêteur désigné - qu'il soit du BEA, de la Gendarmerie, de la Police ou de l'Expertise Judiciaire - rejoindra alors son bureau pour répondre au mieux aux questions à lui posées : l'enquêteur administratif du BEA s'interrogera sur les recommandations à faire sur le matériel ou la réglementation afin de faire progresser la sécurité aérienne, l'Expert judiciaire désigné mettra en lumière, pour le Juge d'Instruction, outre les causes et les circonstances de la survenance de l'accident, les éléments techniques de responsabilité éventuelle.

Ces premières investigations techniques, rigoureuses et encadrées, seront utiles, même si l'affaire est classée sans suite au plan pénal. Réalisées juste après l'accident, au tout début de la procédure judiciaire, elles constituent une base substantielle, contradictoire, procéduralement non critiquable, pour les différentes juridictions saisies, en charge, éventuellement, d'examiner les conséquences, au plan civil, de cet accident d'aéronef.

Il est donc bien nécessaire de voir prospérer deux enquêtes distinctes, à buts différents et complémentaires : l'une administrative, l'autre judiciaire.

L'Instruction pénale initiale serait-elle préjudiciable à la sécurité aérienne ?

Depuis trois générations, ont été mis en place des processus administratifs et techniques, certes évolutifs en fonction des avancées techniques, mais qui sont très précisément définis pour chaque type d'avion. Ces processus sont d'abord relatifs à tout ce qui intervient dans la « *construction* » et la « *certification* » des appareils, aux fins d'obtention du Certificat de Navigabilité, sésame administratif indispensable avant toute mise en exploitation commerciale. Ensuite, d'autres processus techniques définis encadrent rigoureusement le « *suivi* » et le « *maintien* » de la navigabilité (capacité à transporter des passagers) de chaque aéronef, tout au long de son exploitation commerciale. Chaque entité concernée (constructeur, administration, exploitant) a un rôle spécifique précis à y jouer. De même, lors de la réalisation d'un vol, chaque acteur direct ou indirect (dans ou hors de l'avion) a, dûment prévues, une fonction et des actions particulières bien identifiées.

C'est uniquement au regard du bon suivi - ou non - de ces processus parfaitement définis et normés, que les experts judiciaires, auxiliaires techniques temporaires du Juge d'Instruction, détecteront - ou non - des éléments techniques permettant aux magistrats de retenir d'éventuelles responsabilités. Ce sera alors initialement au Juge d'Instruction, puis, plus tard, au Procureur d'en déduire, après avoir entendu les intéressés, quand c'est possible, s'il y a ou non matière à incrimination pénale.

Curieusement, dans un passé récent, une campagne de lobbying a suggéré d'interdire toute enquête judiciaire en matière d'accidents de transport aérien... L'argumentation évoquée étant que « *la pénalisation des défaillances serait néfaste à terme pour une bonne gestion des risques* ». Sur un plan pratique, l'idée sous-jacente est que l'approche essentiellement probabiliste des risques potentiels encourus – démarche intellectuelle définissant in fine les méthodes d'utilisation retenues par le constructeur et acceptées par l'administration – peut à tout instant, pour des raisons diverses non anticipées, se révéler déficiente au cours de l'exploitation réelle des aéronefs concernés. Selon cette théorie, cette éventuelle erreur de prévision – inhérente à toute approche probabiliste - ne devrait même pas faire l'objet d'une quelconque analyse dans un cadre judiciaire.

Autre argumentation avancée : étant donné la sophistication technique des aéronefs actuels, la multiplication nécessaire des règles et consignes diverses amplifierait systématiquement – pour leurs auteurs ou les assujettis - les risques d'être un jour « *mis en examen* » et cette « *crainte* », liée à une potentielle instruction pénale consécutive à un éventuel accident, nuirait donc à la sécurité... puisque cela freinerait finalement la multiplication souhaitable nécessaire des dites « *règles* » nécessaires techniquement ! Curieux sophisme en vérité !

Cette revendication de certains d'être ainsi exonérés - a priori - de toute recherche de responsabilité, n'apparaît nullement justifiée. Et l'on voudrait, au nom d'une hypothétique et improbable amélioration éventuelle de la sécurité aérienne par ce biais, inscrire dans le marbre cette exonération de responsabilité, au demeurant exorbitante du droit pénal commun ?

Pourquoi l'analyse et la mise en lumière d'éléments de responsabilité éventuelle seraient-elles valables pour tout un chacun (industriel, commerçant, médecin, artisan, ouvrier, concierge ou technicienne de surface) et ne le seraient plus pour les préposés du secteur aéronautique au sens large ?

En quoi un directeur de laboratoire ou un fabricant de cocotte-minute serait-il davantage « *responsable* » qu'un constructeur d'avion ? L'impératif de sécurité - comme la responsabilité afférente - sont, dans les deux cas, socialement du même ordre.

Si les intéressés ne vont pas jusqu'à nier devoir éventuellement répondre pénalement de leurs plus importantes erreurs, ils s'ingénient, par des actions de lobbying ciblé, à interdire le système normal standard de recherche de celles-ci en demandant l'interdiction de toute enquête judiciaire, sauf en cas évident d'acte de terrorisme. Mais qui va décider de la qualification « *acte de terrorisme ou pas* » ? qui va rechercher les indices d'explosif, procéder à l'analyse scientifique criminelle s'il n'y a pas d'enquête judiciaire ? Le BEA, organe administratif qui n'est nullement compétent en cette matière et a, par définition, interdiction de s'intéresser aux éléments de responsabilité éventuelle !

Cette position est foncièrement illogique ! D'autant que le BEA, lui-même, fait partie intégrante du système de suivi de navigabilité, par sa fonction « *d'audit* » ET de « *préconisation* » de mesures adaptées après tout incident grave ou accident. Comment pourrait-il être « expert indépendant » en matière de responsabilité éventuelle ?

D'autant que l'approche philosophique de la sécurité aérienne a beaucoup évolué depuis une dizaine d'années. Si les méthodes probabilistes existent toujours, elles ont été beaucoup améliorées et surtout complétées par une meilleure prise en compte des « *Facteurs Humains* » et une implication plus globale de tous les personnels gravitant autour de la maintenance et de l'exploitation des avions. D'ailleurs certains prétendent, avec raison sur certains points, que l'on a atteint probablement le maximum de rendement des méthodes prescriptives de « sécurité réglée », c'est à dire de la méthode consistant à multiplier règles et contraintes pour améliorer encore significativement la sécurité aérienne.

Il convient à l'évidence de passer à des méthodes confortant une sécurité « *auto-gérée* » où l'on retrouverait une meilleure aptitude aux nécessaires adaptations. L'introduction récente progressive des Systèmes de Gestion de la Sécurité (SMS pour Safety Management System en anglais), recommandée par l'OACI et l'EASA, va dans ce sens : cette approche systémique, globale et « *pro-active* » est judicieuse et même, à terme, indispensable.

Enfin une autre approche philosophique doit être approfondie : l'approche dite « *cindynique* ». Issu du mot grec « *kindynos* », qui signifie « *danger* », les cindyniques représentent une théorie et une méthodologie visant à mieux faire connaître et à tenter d'analyser de manière globale le risque, le danger et aussi la gestion des périodes de crise consécutives à la

survenance de situations dangereuses. Il s'agit d'un outil qui, appliqué à des situations de danger potentielles ou effectives, permet, en explorant notamment les différentes possibilités de prévention, d'agir sur les causes les plus profondes et de trouver des solutions « thérapeutiques ». Elle englobe certes, mais dépasse très largement, l'approche « probabiliste » déjà évoquée.

Issus soit du retour d'expérience, soit d'études et de travaux de recherche, parfois des deux, les axiomes cindyniques permettent de dégager un certain nombre de principes qui aident à mieux comprendre la démarche cindynique dans les activités à risques.

Dans ses applications pratiques, l'approche cindynique du danger potentiel, donc du risque, permet d'englober :

- Les différents réseaux d'acteurs confrontés aux situations de danger,
- Les différents aspects associés dans le regard porté sur ces situations,
- Les 5 dimensions (faits, modèles, objectifs, normes, valeurs) correspondant à ces aspects,
- Les « dissonances » entre les divers réseaux d'acteurs
- Et les déficits qui affectent chacune des dimensions.

Cette méthodologie associe à la fois des sciences dures (statistiques, modélisation) et des sciences humaines (logique, déontologie, axiologie). Elle permet de mieux cerner l'environnement global de l'ensemble que constitue un « *avion de transport en vol* » : à la fois véhicule en équilibre technique, mais aussi vecteur instantané de la réalisation d'un contrat socialement précis (transporter entre deux points déterminés, dans de bonnes conditions de sécurité, des passagers sains et saufs). L'accident d'aéronef est la brutale rupture de cet état « *socialement et techniquement en équilibre* ».

Lorsque, malheureusement, malgré toutes les précautions prises, un accident survient, pour en tirer toutes les leçons et conséquences nécessaires tant sur le plan technique que sociétal, il s'avère non seulement utile mais véritablement indispensable de procéder conjointement à deux enquêtes (l'une technique administrative, l'autre judiciaire). La première, sous la houlette du BEA, édictera les préconisations utiles pour qu'un accident de même type ne se reproduise point, la seconde, sous la direction des instances judiciaires compétentes, prendra en charge le rétablissement du lien social momentanément rompu par les conséquences de cet accident.

L'enquête

En matière d'accident industriel, il n'existe pas de bureau d'enquête de sécurité. La réglementation oblige seulement l'industriel d'un établissement classé à faire une enquête et un rapport après accident adressé à la DREAL, l'autorité administrative de tutelle, sous l'égide du Préfet, ce qui pose et a posé beaucoup de problèmes de compréhension dans certains cas. Ainsi dans le cas d'AZF, le tribunal a reconnu que l'organisation de la coopération entre autorités administratives, l'exploitant et autorités policière et judiciaire était défailante.

En matière d'accident, aériens, maritimes ou ferroviaires, en revanche, la présence de bureaux d'enquête de sécurité est une contribution utile à la manifestation de la vérité. Pour ce qui concerne les accidents aériens, l'enquête est organisée par l'OACI ainsi que, depuis peu, par le Règlement Européen du 20 octobre 2010. Le BEA, le Bureau Enquête Accident de la direction générale de l'aviation civile, devenu le Bureau d'Enquête et d'Analyse, en est chargé. Jusqu'à l'accident d'HABSHEIM le 26 juin 1988, les autorités judiciaires et le BEA n'avaient pas grande difficulté à vivre ensemble, le juge d'instruction et le Parquet faisant confiance au BEA et le BEA n'étant pas gêné par l'enquête judiciaire, laquelle n'était d'ailleurs pas systématiquement ouverte.

Mais depuis que l'accident d'HABSHEIM a donné lieu à des déclarations ministérielles (faute de pilotage) le lendemain du crash, critiquées à tort pour leur rapidité, et sans doute à cause d'un juge d'instruction assez particulier, la confiance entre les deux institutions, s'est mise à poser problème. Le Procureur de la République avait confié les boîtes noires de l'Airbus au Directeur général de l'aviation civile pour les faire décrypter comme d'habitude par le BEA avec ses équipementiers, en région parisienne. S'en est suivie toute une polémique alimentée par le pilote de l'avion sinistré et le juge d'instruction qui ont contribué à développer la légende de ce que les boîtes avaient été "trafiquées" dans l'intérêt du « *trust militaro-industriel franco-germanique !* » L'avocat du pilote et son client furent condamnés pour diffamation de l'administration, et le pilote lui-même fut condamné à de la prison ferme sur l'infraction d'homicide involontaire.

S'en est suivi un certain désordre dans les relations entre les deux enquêtes, réglées par circulaires, lois, puis enfin par le Règlement Européen du 20 octobre 2010 qui établit la prééminence de l'enquête de sécurité sur l'enquête judiciaire et confie notamment la garde des

"boîtes noires" aux organes de l'enquête de sécurité. L'article introductif 24 de ce règlement prévoit que *"le système de l'Aviation Civile devrait également favoriser un environnement non répressif facilitant le signalement spontané des événements et contribuant ainsi au principe d'une culture juste"*. Certains magistrats y voient une concurrence qu'ils n'apprécient guère par rapport au "monopole" que devraient conserver l'enquête judiciaire et la répression.

Le paragraphe 3 de l'article 12 prévoit que les Etats membres fassent coopérer entre elles les autorités responsables des enquêtes de sécurité et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête, telles les autorités judiciaires, et cela aux termes "d'accords préalables". Mais depuis 2010, date de ce règlement, aucun de ces accords préalables n'a été mis en place en France.

Par ailleurs, toute une série d'informations doivent rester confidentielles sauf arbitrage de *"l'administration de la justice ou de l'autorité compétente."* Pour le moment en France, c'est le juge d'instruction qui, sous l'égide de la Chambre de l'instruction, semble être l'arbitre pour décider de ce qui peut être dévoilé ou non. Comme il fait lui-même l'enquête, il se voit dans la situation difficile d'avoir à arbitrer entre lui-même et lui-même - ce qui ne semble pas avoir attiré l'attention de la Chancellerie.

Il semblerait donc qu'il y ait une certaine résistance des autorités judiciaires françaises à accepter la prééminence de l'enquête de sécurité sur l'enquête judiciaire avec les conséquences qui en découlent. Des procédures de sanction vont sans doute être entamées par la commission contre les Etats qui ne satisferont pas aux exigences du règlement dans un délai suffisant ou en tout cas avant le 3 décembre 2014, date d'un examen et d'un état de la situation transmis au Parlement Européen, au Conseil et aux Etats membres de l'EASA. Le cas de la France sera probablement examiné car en dehors de la conservation des boîtes noires par le BEA, rien n'y a été fait pour accompagner le règlement.

Bonne ou mauvaise la situation française des relations entre les deux enquêtes dépend largement de la qualité des experts judiciaires nommés par le juge d'instruction. L'enquête judiciaire obéit à l'obligation de trouver des responsabilités s'il y en a, tandis que l'enquête de sécurité, comme son nom l'indique, est concentrée sur la cause des sinistres et les préconisations pour éviter qu'ils se reproduisent. Mais, il est difficile d'encadrer sur le terrain de la responsabilité pénale des faits relatifs à un accident d'aviation ou même à un sinistre industriel inconnu. C'est ce qui explique la durée très longue de l'instruction dans ces dossiers (15 ans pour le Mont Sainte-Odile, 10 ans pour le Concorde). Le fait que l'ouverture d'une information soit automatique piège

l'institution qui se voit obligée à tenir un procès généralement surdimensionné pour souvent aboutir à des relaxes.

En Italie, la situation est plus grave qu'en France : le Parquet qui y fait l'enquête a quasiment absorbé les pouvoirs de l'enquête administrative, tandis que celle-ci qui n'obéit aucunement aux règles du Règlement Européen du 20 octobre 2010. Cela ne va pas manquer d'être source de conflits avec la commission européenne et est à l'origine, hélas, à la répétition d'au moins un accident qui aurait pu être évité si l'autorité judiciaire avait laissé faire ce travail prévu par l'annexe 13 de la Convention de Chicago, confortée par le règlement européen.

La plupart des autres démocraties ne connaissent pas l'intégrisme judiciaire pénal propre à la France et l'Italie. Il n'y a donc ni enquête judiciaire ni procès. Aux Etats-Unis, le NTSB (National Transportation Safety Board) fait son travail en bonne intelligence avec le FBI qui recherche un "crime" volontaire et non pas une infraction involontaire. La situation y est donc plus simple qu'en France. Il en va de même en Angleterre avec l'AIAB et Scotland Yard, malgré la création d'une nouvelle infraction très récente de "corporate manslaughter" (homicide involontaire par les personnes morales) dont le déclenchement est cependant très verrouillé par les instructions données au Parquet ("Crown Prosecution Service"). Il est vrai qu'en Grande-Bretagne, le Parquet ne doit poursuivre que les infractions pouvant être fortement sanctionnées.

Sur l'organisation du procès

La France prévoit que les victimes puissent assister aux débats (ce pourquoi elle les indemnise même parfois), quitte à louer des locaux particuliers, comme à COLMAR la Halle aux vins pour l'accident du Mont Sainte-Odile ou la plus grande salle de réunion pour manifestation publique de la ville à Toulouse pour le procès de l'explosion d'AZF. La gestion d'un procès dans une salle de 750 ou 1500 places donne une couleur spéciale aux audiences.

La Cour Pénale Internationale semble avoir résolu la question en filmant le procès qu'elle diffuse avec une diffusion avec une latence de deux minutes dans une pièce plus petite qu'une salle d'audience au Tribunal de grande instance de Paris. On voit mal comment il pourrait en être autrement sauf à louer un stade pour accueillir toutes les victimes de crimes contre l'humanité.

Cette particularité française est la survivance de l'action vindicative des victimes nonobstant leur indemnisation. Même en Italie, l'indemnisation des victimes leur interdit d'être représentées dans la salle d'audience et de soutenir l'action publique.

En Allemagne, la culture est différente encore. Le Ministère de la Justice français avait construit à Pontoise une salle spéciale pour les victimes allemandes du crash du Concorde, avec des interprètes allemands pour la traduction simultanée des débats. Mais il n'y eut point de familles de victimes allemandes au procès car elles avaient été indemnisées rapidement et correctement et en outre l'action "vindicative" n'existe pas en Allemagne.

La question est en fait celle de l'information des familles et des victimes qui légitimement veulent tout savoir sur les conditions dans lesquelles leurs proches ou leur famille ont disparu dans un sinistre. On pourrait pourtant considérer le BEA comme suffisant, quitte à l'aménager, et que les accidents qui sont de plus en plus les résultats de phénomènes uniques et non répétitifs, ne pouvant pas être traitée par l'instrument pénal qu'est l'enquête judiciaire. Celle-ci consiste en effet à rechercher des culpabilités là où la vérité et la réalité des choses n'obéissent pas à un classement binaire aussi primitif.

Faudrait-il créer un pôle spécialisé instruction/procès pour certains accidents ?

Cela paraît difficile. D'abord parce qu'il n'aurait pas grand chose à faire. Les accidents d'avion sont heureusement très rares, les accidents ferroviaires tout autant que les accidents industriels. Et beaucoup plus rares que les mouvements de magistrats qui videraient périodiquement la cellule en question de sa substance. Générer une sorte de corps expéditionnaire judiciaire pour traiter des "accidents" en soi paraît difficile. On ne peut pas former des magistrats à la chimie, à la sismique, à la physique, à l'acoustique, au système ferroviaire, au système aérien seulement pour quelques années. Cette idée semble être un leurre parfait. Une fausse bonne idée même sur le papier. Mieux vaudrait réfléchir au moyen de réserver le judiciaire à ce qui lui est propre, c'est-à-dire à l'existence d'infractions claires, comme le premier projet Fauchon de réforme l'avait retenu, à savoir la *"violation manifestement délibérée d'une règle de prudence et de sécurité par la loi au règlement"*.

Aux Etats-Unis, où le seul procès qui se soit tenu voici une quinzaine d'années, avec l'accident des EVERGLADES²⁶⁶ s'est soldé par un désastre pour la poursuite qui fut amenée à abandonner les charges en cours d'audience, tout l'effort est mis sur l'indemnisation des victimes: la menace d'un procès civil oblige généralement tous les interlocuteurs à trouver une transaction raisonnable afin d'éviter un procès qui de surcroît se déroulerait devant un jury avec toutes ses incertitudes.

²⁶⁶ Le 11 mai 1996, le vol 592 de ValuJet pour ATLANTA décolle avec semble-t-il un incendie à bord non détecté. Neuf minutes après, il se crashe dans les marécages des "Everglades".

Les parties au procès

Le ressenti des clients évidemment dépend de la position qu'ils occupent dans le procès. S'ils sont victimes, le procès est généralement l'objet d'une frustration importante car le désastre intime provoqué par la catastrophe ne peut jamais être réparé. L'idée que le travail de deuil ne peut se terminer qu'avec la condamnation des prévenus est fausse. Ce n'est pas quinze ans après qu'on commence un deuil. S'agissant des victimes, le défilé des familles venant exposer leur peine dans les procès de catastrophes est infiniment douloureux pour tout le monde et à commencer surtout pour elles-mêmes.

S'agissant des prévenus, l'hostilité dont ils sont l'objet est très pénible à vivre. Parfois, certaines associations se comportent comme de véritables procureurs bis, avec des initiatives qui peuvent être déplacées. Comme, par exemple, devant le Tribunal de COLMAR pour le crash du Mont Sainte-Odile. La haie de mannequins en carton découpés portant le nom de chaque passager disposés par une association à l'entrée des avocats de la défense pour plaider n'était pas très digne. Par ailleurs, certains prévenus, du fait de leur fonction, comme par exemple dans l'aéronautique, peuvent passer vingt ans de leur vie sous mise en examen, quitte à être relaxé deux fois (il suffit que deux accidents interviennent en quinze ans d'exercice pour générer plusieurs années après vingt années de procédure). Ce n'est guère raisonnable ni humain

Réflexions générales

La judiciarisation française des catastrophes est un phénomène complexe. Il n'est bien sûr pas question de prétendre que certaines personnes pourraient de par leur fonction échapper à la responsabilité d'une infraction pénale. Mais comme le disait le Sénateur Haenel, reprenant une expression du signataire de ces lignes dans un article publié par *Libération* voici vingt ans, "*Le pénal est fait pour les salauds, il n'est pas fait pour ceux qui ont commis des erreurs*".

Le problème est que l'infraction pénale de l'homicide involontaire est tellement large en France qu'elle se saisit de trop de sujets. La tentative de juillet 2000 de réformer ce système a été importante puisqu'au début, le texte limitait l'infraction à la "violation délibérée" et que pour arriver à le faire passer après les protestations des associations de victimes et des syndicats, il a fallu inventer in extremis la "faute caractérisée" pour les personnes physiques. Un terme a été volontairement choisi parce qu'il n'existait pas et que par conséquent personne ne savait ce que c'était et ce qu'il voulait dire. D'ailleurs la Chambre criminelle de la Cour de cassation en a fait une interprétation très typique en considérant par exemple qu'avoir violé délibérément violation

délibérée un texte qui ne s'applique pas mais qui aurait dû l'être spontanément, pouvait être une faute caractérisée. La procédure pénale française a toujours pour finalité la recherche du mal incarné par un diable, le prévenu, qui lorsqu'il est relaxé, donne l'impression au public des victimes qu'il s'est échappé. Faute de survivre dans les églises vides de la plupart de leurs fidèles, le diable habite maintenant les palais de justice.

L'instrument pénal peut aussi être contraire à la sécurité. C'est ainsi que le Règlement Européen d'octobre 2010 a clairement montré les dangers d'une utilisation universelle y compris judiciaire de toutes les informations qui peuvent être recueillies préalablement à un accident. En effet, dans certains domaines un système de sécurité repose notamment sur le retour d'expérience qui consiste à faire reconnaître les erreurs à chacun ou à en faire un rapport collectif. Si ce rapport devient une sorte d'aveu avec la pénalisation des confidences il n'y aura plus de retour et donc plus de système de sécurité.

Il est aussi des domaines dans lesquels l'instrument pénal est trop brutal et épais pour faire la différence entre ce qui est le bien et le mal. Si l'on prend par exemple, d'après ce qu'on en connaît des publications du BEA, l'accident de l'AF447, on constate que, par suite d'une série d'erreurs dans le traitement d'un incident relativement banal, trois pilotes n'ont pas réussi en quatre minutes trente à éviter la chute d'un avion à 10.000 m d'altitude. Pour parvenir à trouver une culpabilité pénale dans cette circonstance, il faut élargir tellement le spectre de ce qu'est une infraction qu'on en arrive à perdre de vue la réalité des choses et des causes du sinistre ainsi que le simple bon sens.

C'est par un travail entre l'organe de sécurité, le constructeur, les compagnies, l'administration nationale et européenne que l'on peut arriver à imaginer des progrès qui auraient peut-être empêché cet accident. Il existe en effet une forme de collaboration fraternelle dans le traitement des sinistres entre les divers intervenants, largement ignorée du public. Mais elle change de nature dès lors qu'il s'agit de trouver le coupable.

Certes, comme dans chaque accident, on peut s'interroger sur des améliorations techniques, par exemple sur l'existence d'une alarme supplémentaire ou d'une modification du fonctionnement d'une alarme. En l'espèce, c'est celle du décrochage (*stall*). Mais les progrès – si progrès il y a, car ils entraînent parfois d'autres inconvénients – ne sont pas du domaine du bien et du mal, de l'innocence ou de la culpabilité ; ils sont dans le domaine du progrès technique et du progrès dans l'analyse des facteurs humains. Ce qui peut aller très loin dans la réflexion. Comme par exemple celle de la représentation de la hiérarchie et de la place d'un intervenant dans celle-ci et même dans la représentation sociale de la chaîne hiérarchique. e qui fut le cas lorsqu'une partie du

gouvernement polonais a disparu dans un accident de Smolensk-nord le 10 avril 2010 (KATYN) parce que, semble-t-il, le chef d'Etat-Major aurait trop insister pour que le pilote se pose dans une situation météo de visibilité insuffisante.

On se reportera utilement aux ouvrages de Christian Morel qui a largement analysé ces causes de sinistres²⁶⁷. Peut-on vraiment dire ce que le pénal a à voir là-dedans ?

On ajoutera que les acteurs judiciaires ont tendance à se représenter la vie et le monde des autres comme les leurs. Par exemple, on a pu lire dans un arrêt récent que la sécurité aérienne ne pouvait pas reposer sur la confiance des intervenants les uns sur les autres. Voilà une représentation du monde fausse pour l'aéronautique puisque sans confiance, aucun avion ne volerait.

Tout ceci ne revient pas à dire que l'aérien doit échapper au pénal. Récemment, il a été question d'une procédure pénale initiée aux Etats-Unis contre le responsable d'une compagnie de fret qui délibérément surchargeait ses avions dont l'un a fini par se crasher. La "*violation délibérée*" doit être réprimée. C'est clair, indiscutable. C'est la réintroduction de l'intention dans l'infraction d'imprudence initialement souhaitée par le législateur en 2000.

Sur les facteurs non juridiques

Ainsi que nous l'avons expliqué avec Caroline ELIACHEFF dans *Le temps des victimes*²⁶⁸, la raréfaction du lien social, son rétrécissement, est aussi une des causes de l'extension judiciaire du traitement des catastrophes. Une grand messe judiciaire permet aux uns et aux autres de se rapprocher, de regarder avec compassion, d'être regardés et plaints légitimement. Cela ne se manifeste pas seulement dans le traitement judiciaire des catastrophes mais plus largement, dans tout événement qui mobilise l'ensemble de la collectivité dans un mouvement de compassion générale. Il existe ainsi une sorte de rite social dans le traitement judiciaire des catastrophes mais en faisant disparaître la vérité de la nature du pénal au profit de son aspect prétendument thérapeutique collectif il ne va pas forcément dans le sens d'un intérêt collectif.

Malheureusement, la politique encourage ce mouvement de victimisation puisque c'est un moyen pour ceux qui veulent être élus, de "se faire bien voir" par leurs électeurs et pour un gouvernement d'aller dans le sens d'un mouvement général de consensus.

²⁶⁷ Christian Morel, Les décisions absurdes, Sociologie des erreurs radicales et persistantes, tome I Gallimard 2002, tome II, Gallimard, 2012.

²⁶⁸ "Le temps des victimes", Caroline Eliacheff, Daniel Soulez Larivière, Albin Michel 2007

La question qui se pose est de savoir si ce mouvement est bon pour les victimes. Je ne le pense pas. Il faut espérer en leurs associations pour évoluer et sortir de cette fétichisation de la faute pénale. Car le fétichisme ou cette lourde tendance sont-ils de l'intérêt de la justice ? Non plus, car son rôle est, en matière pénale, de sanctionner des infractions et non pas simplement des erreurs. Elle n'est pas bonne pour l'appareil judiciaire lui-même qui génère forcément une frustration tous azimuts puisque de toute façon, les relaxes seront vues comme une trahison par les victimes et les condamnations seront toujours insuffisantes par rapport au malheur qui est arrivé. Avec le risque de tomber dans la problématique énoncée et par le Parquet Général et la Présidente de la Cour de COLMAR dans une question posée à l'audience aux experts psychiatres cités par des parties civiles : *"Voulez-vous dire que si la Cour ne condamne pas les prévenus, ce sera un traumatisme supplémentaire pour elles ?"*

Pas de réponse nette des experts. Mais une relaxe générale par la Cour.

Nous sommes donc dans une impasse dont il faudrait tenter de sortir en trouvant des forums explicatifs de remplacement :

- peut-être qu'au lieu d'ouvrir systématiquement pour "homicide involontaire", il faudrait le faire pour "recherche des causes de la mort".
- peut-être aussi ouvrir une large concertation longue et profonde avec par exemple de grandes associations comme la FENVAC, pour trouver ensemble avec les victimes de meilleures solutions que celles qui abîment tout le monde depuis plus de vingt ans. Parce que c'est sans doute par des associations que les réformes passeront dès lors qu'une autre scène que la scène judiciaire sera inventée pour traiter de certains de ces drames.

L'accident aérien du Mont Sainte-Odile: le 20 janvier 1992, un Airbus d'Air Inter assurant la liaison Lyon-Strasbourg s'écrasait sur les hauteurs du Mont Sainte-Odile causant la mort de 87 passagers et membres d'équipage et des blessures à 9 autres personnes. La complexité technique, illustrée par la multiplication des expertises, constitue un frein certain à l'établissement de la vérité. Le tribunal de COLMAR, qui avait la lourde tâche d'examiner la responsabilité de six prévenus, a prononcé une relaxe générale tout en retenant la responsabilité civile de la société Airbus Industrie²⁷⁰.

L'enquête

Lors d'un accident de transport collectif aérien, maritime ou ferroviaire, il y a toujours au moins deux enquêtes menées : une enquête administrative et une enquête judiciaire.

Question : L'enquête administrative vous paraît-elle suffisante ?

P. W. : *Dès que se produit une catastrophe, le point de départ est la recherche des causes. De ce point de vue, les deux enquêtes se rejoignent. Elles ont le même objet mais une finalité qui leur est propre. L'enquête administrative cherche à comprendre les causes pour en tirer des enseignements en matière de sécurité : rectification des défaillances mécaniques, amélioration de la formation des individus en cas de défaillances humaines, interaction entre pilote et copilote... L'enquête judiciaire a aussi pour finalité de connaître les causes mais doit également répondre à un texte d'incrimination (homicide et blessures involontaires) lequel n'est pas spécifique aux accidents collectifs. Ce texte est applicable quel que soit le type d'accident, tels les accidents de la circulation du quotidien. Cette enquête a aussi pour but d'expliquer aux victimes et aux familles des victimes les raisons de cet accident. Une telle enquête permet enfin l'accès au juge, ce qui constitue un droit fondamental.*

La coexistence me paraît évidente dans l'état actuel du droit pénal. Tant que le texte d'incrimination existe, on ne peut pas y déroger, l'enquête judiciaire est incontournable.

²⁶⁹ Interview réalisée le 29 nov. 2013, à la Cour d'appel de Nancy.

²⁷⁰ JAC n° 69, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Crash du mont Sainte Odile : absence de responsabilité pénale » ; CA Colmar, 14 mars 2008 (*confirmation des relaxes, infirmation sur les intérêts civils*), JAC n°83, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach ; Crim., 22 septembre 2009, n° 08-83166, JAC n° 97, obs. C. Lienhard.

Question : Que pensez- vous de l'ouverture systématique d'une information judiciaire ?

P.W. : A mon avis, le projet de suppression du juge d'instruction mettait en péril les enquêtes en cas d'accidents collectifs car qui d'autre pourrait ces enquêtes à bien, le parquet ? Ce sont des enquêtes complexes, longues, chronophages. Tant que le juge d'instruction existe, elles relèvent à l'évidence de sa compétence. D'ailleurs, il est saisi de manière extrêmement rapide. Ainsi lors du crash Mont Sainte-Odile, il avait été immédiatement saisi sur les lieux mêmes de l'accident pour pouvoir procéder aux premières investigations et aux saisies éventuelles. Le juge d'instruction a des pouvoirs spécifiques. Il a les moyens de faire procéder aux actes pour établir la manifestation de la vérité, tels que la nomination des experts. Il n'y a pas d'autres voies, en l'état actuel, pour ce type d'accident que celle de l'instruction.

Question : Comment organiser la coexistence des différentes enquêtes ? Un pilotage est-il envisageable ?

P.W. : Il est difficile de répondre à cette question pour un juge de jugement. Il y a très peu d'experts en matière aéronautique, qu'ils soient administratifs ou judiciaires. Il s'agit d'un monde clos. On retombe toujours sur les mêmes experts. Tout le monde de l'aéronautique est rassemblé autour de la table. Une telle situation peut engendrer un problème de dépendance ou d'indépendance des experts.

Peut se poser également la question de savoir si le magistrat doit entrer en contact avec eux avant le procès afin qu'ils puissent lui expliquer un certain nombre de points techniques. C'est une question technique mais également éthique qui peut relever de l'exigence d'impartialité. A titre personnel pour rester neutre et ne pas risquer d'être influencé avant le procès par un expert plutôt qu'un autre j'ai préféré ne pas les rencontrer, je n'ai rencontré que l'un d'eux mais uniquement pour définir les modalités de mise en place d'une projection en « 3D » qui devait être faite au cours du procès.

Une piste de réflexion pourrait être de faire appel à des experts étrangers, mais cela engendrerait d'autres problèmes, notamment celui des traductions et donc des surcoûts tout à fait indésirables.

Une difficulté peut encore surgir au niveau de l'expertise de la boîte noire : « premier arrivé, premier servi » ; cette situation justifie la place du juge d'instruction qui va s'en saisir immédiatement mais il n'y aura qu'une analyse de cette boîte qui sera commune aux deux

enquêtes ce qui contribue à un entrecroisement des enquêtes et, de toutes manières, l'enquête administrative figure au dossier. Dans l'affaire du Mont Sainte-Odile, le rapport du BEA était bienvenu car extrêmement intelligible et donc utile pour le juge. Pour tous les juges confrontés à un accident aérien, il y a une première difficulté commune : l'approche du monde de l'aéronautique qui est un monde a priori étranger aux magistrats, un monde technique inconnu. Il faut du temps pour s'immerger dans le dossier. Cependant, il n'est pas nécessaire de tout comprendre au niveau technique pour présider le procès. Il faut rester d'une certaine manière humble et l'accepter, savoir prendre de la distance pour accomplir la tâche qui nous est dévolue, à savoir diriger le procès.

Le procès étant là aussi pour les victimes, le magistrat se doit d'être pédagogue autant qu'il peut l'être dans un contexte souvent difficile pour tenter de leur faire comprendre ce qui s'est passé.

Question : Peut-on réduire le temps de l'instruction ? Et si oui comment ?

P.W. : *12 ans, le temps de l'instruction pour le crash du Mont saint Odile, c'est trop long. Au delà du constat, peut on réduire le temps de l'instruction ? Très certainement. Chacun a son rôle à jouer à ce niveau là. Les victimes sont aussi responsables de l'utilisation de ce temps dans le cadre de l'utilisation de leurs droits. Elles ont utilisé toutes les demandes d'actes possibles et notamment les demandes de contre- expertises, ce qui, encore une fois, ne peut en aucun cas leur être reproché. Or, le temps des expertises est très long et le juge n'est pas maître de ce temps. Il est tenu pieds et mains liés par les délais des expertises et la durée de l'instruction s'en ressent forcément.*

Envisager une expertise unique, administrative-judiciaire, me paraît actuellement une fausse bonne idée pour gagner du temps et de l'argent. Il faut garder à l'esprit que les missions de ces experts ne sont pas identiques.

Il faut aussi souligner que des efforts sont faits par la Chancellerie afin de permettre au juge d'instruction de mener correctement ces enquêtes dans un délai raisonnable. Ainsi des décharges sont mises en place.

Le procès : l'audience de jugement

Le caractère collectif de l'accident pose nécessairement la question de la préparation et de l'organisation de l'audience de jugement.

Question : Quel regard portez-vous sur le déroulement et l'organisation matérielle de l'audience ?

P.W. : *Comment gérer ce type procès alors qu'on ignore le nombre de parties présentes ? C'est une vraie question. Il y avait entre 300 et 400 parties civiles recensées, une quarantaine d'avocats, sans compter la presse avec plusieurs dizaines de journalistes accrédités ... Les juridictions ne sont pas équipées pour accueillir autant de monde en même temps et il faut dès lors trouver des lieux d'accueil qui vont se transformer en tribunal pendant quelques temps. Le choix a été fait de délocaliser l'audience hors des murs du palais (foire aux vins de la ville de COLMAR).*

L'organisation reposait sur la mobilisation des chefs de juridiction et la création de commissions pour s'organiser (accréditation de la presse/ gestion de la sécurité/ aide aux victimes...), en lien avec la Chancellerie. Aujourd'hui il existe un guide pour l'organisation des grands procès créé par le ministère de la Justice. C'est une bonne chose. Le magistrat qui préside l'audience ne doit pas être trop contraint par les aspects organisationnels ou matériels. S'agissant de l'organisation matérielle, la Chancellerie est présente. Elle donne les moyens. Elle accompagne avec les crédits suffisants si les demandes sont justifiées.

La principale difficulté a trait à l'organisation du calendrier de l'audience. Il appartient au président de se projeter dans un temps imparti pour l'audience (location de salle pour deux mois, détachement temporaire des assesseurs), or on ne mesure pas à l'avance les aléas qui existent toujours. Ainsi un temps de parole est dédié pour que les victimes s'expriment sans savoir à l'avance combien vont le faire, dans le cas du procès du Mont Ste Odile il y avait eu beaucoup de témoins techniques cités non anticipés.

Des réunions préalables avaient été organisées avec les avocats, pour lesquels deux mois de procès c'est compliqué à gérer, notamment pour les avocats parisiens. Les audiences ont été programmées sur 4-5 jours par semaine et uniquement l'après-midi. Il y avait du travail à effectuer le matin, notamment la reprise de ce qui avait été dit la veille, la lecture des notes d'audience et la mise au point de l'audience de l'après-midi. Une audience de deux mois ne gère pas comme une audience de deux jours !

Question : S'agissant de l'organisation des procès de catastrophes et de leurs difficultés matérielles et organisationnelles pour les juridictions pénales, quelles pistes d'amélioration vous paraissent utiles ?

P.W. : *Il me semble qu'on sait faire en France. On sait répondre et de mieux en mieux. Il ne faut pas mettre en doute cet aspect des choses. Organiser et conduire un tel procès constitue un défi mais au final, j'en garde l'impression d'un procès utile, notamment pour les victimes. Du moins je l'espère. Il a été possible de montrer aux familles des photos aériennes avec la forêt et elles ont réalisé combien il avait été difficile de repérer l'avion qui était tombé dans les arbres, on aurait peut-être pu le faire plus tôt mais le procès, une fois l'enquête terminée, a aussi le rôle pédagogique que j'évoquais précédemment et c'en est une illustration. Ce n'était pas un procès vain, même si la conclusion était connue d'avance. Nous avons retenu une faute civile, aurait-elle pu constituer une faute pénale avant la loi de 2000 ?*

Question : L'existence d'un pôle spécialisé (instruction/procès) vous paraît-il nécessaire et gage d'une meilleure efficacité à l'avenir ?

P.W. : *Je me suis vraiment posé la question. Après réflexion, il me semble qu'une telle réforme ne résoudrait rien. Ce sont des procès extraordinaires. Je ne vois pas l'intérêt ou la nécessité ni même la faisabilité de tels pôles. Les procès sont rares, il n'y a donc pas d'avantage à avoir des locaux dédiés, de plus, les magistrats sont soumis à une mobilité professionnelle qui ne va pas forcément de pair avec l'existence de tels pôles.*

En revanche, il faudrait envisager la possibilité d'avoir des magistrats de réserve : ceux qui ont eu des expériences en la matière. Cela supposerait que Chancellerie mette en place un fichier de magistrats référents.

Question : Relaxe générale dans le dossier du Mont Sainte-Odile après 14 ans d'instruction, est-elle le signe de l'inefficacité de la justice pénale ?

P.W. : *Dans ce dossier du Mont Sainte Odile, c'était la chronique d'une relaxe annoncée. La conclusion était presque connue d'avance en raison des changements de législation intervenus entre l'accident en 1992 et le procès en première instance (2006). La rédaction du texte d'incrimination a connu une triple écriture entre 1994 et 2000.*

Une relaxe est forcément un échec pour les parties civiles. Néanmoins, elle n'est pas le signe de l'inefficacité mais l'aboutissement d'un processus par une réponse. L'enquête n'a pas

dans l'absolu à avoir comme réponse la condamnation. L'absence de coupable n'implique l'inutilité du procès.

Question : La question de la judiciarisation pénale des catastrophes vous inspire-t-elle d'autres réflexions ?

P.W. : *Les victimes ont joué un grand rôle dans la judiciarisation des catastrophes. Peut-être attendent-elles trop du procès. Il faut toujours rappeler que la finalité du procès pénal n'est pas la désignation d'un coupable. Le rôle pédagogique du procès -pouvoir comprendre-, doit revenir au centre du procès pénal.*

On ne peut pas exclure un type d'accident avec certes sa spécificité d'un texte d'incrimination ou alors on supprime les délits non intentionnels.

Question : La Chambre criminelle estime que le juge pénal n'est pas compétent pour statuer sur les indemnisations en matière aérienne en raison du Droit conventionnel, qu'en pensez-vous ?

P.W. : *Lors du procès en première instance, il a effectivement fallu renvoyer devant la juridiction civile la partie indemnitaire encore soumise à la Convention de VARSOVIE. Je ne vois pas l'utilité de ce renvoi. Le juge pénal ne se prononce pas que sur les responsabilités pour faute mais également sur les responsabilités objectives. Il conviendrait qu'il ait la plénitude réelle de se prononcer sur les intérêts civils en matière aérienne lorsque cette question n'a pas été réglée auparavant.*

L'enquête

Question : L'enquête administrative vous paraîtrait-elle suffisante ? Que pensez-vous de l'ouverture systématique d'une information judiciaire ?

S. B. : *L'enquête sécurité est une enquête interne. Elle est bien sûr sujette à caution, puisque par hypothèse, la société concernée est juge et partie. On ne peut en aucun cas la considérer comme objective et suffisante.*

Seule l'enquête judiciaire est assortie des garanties que la Justice accorde à tous les citoyens: neutralité, indépendance des juges, conservation des preuves, etc... Elle est donc indispensable, et même prioritaire sur tout autre type d'enquête.

Question : Comment organiser la coexistence des différentes enquêtes ? Un pilotage est-il envisageable ?

S. B. : *Oui, le pilote naturel des enquêtes, c'est le Parquet. C'est lui qui déclenche l'enquête judiciaire. Celle-ci doit être prioritaire, puisque le pouvoir de police est celui qui a compétence pour poursuivre les infractions, qu'elles soient intentionnelles ou commises par négligence ou non-respect des règles de sécurité, et puisque c'est le mode d'enquête offrant les meilleures garanties aux citoyens. Ainsi, c'est le Parquet qui doit être destinataire des informations éventuellement collectées par les autres enquêtes dites de sécurité (internes) ou administratives (inspection du travail, CHSCT, etc). Bien entendu, le caractère contradictoire à l'égard des intéressés doit être assuré rapidement soit par l'ouverture d'une instruction, soit en prévoyant que l'enquête de police ait des phases contradictoires, ce qui serait assurément une avancée (problème rejoignant les problématiques de Droit commun notamment sur la garde à vue, et la défense des parties durant l'enquête).*

Question : Quelles sont les difficultés rencontrées au cours des enquêtes ? Quelles sont les pistes d'amélioration qui vous paraissent envisageables ?

S. B. : *Dans l'affaire AZF, plusieurs difficultés se sont posées:*

- tout d'abord, l'absence de coordination entre les différentes enquêtes, même en dehors de l'enquête sécurité interne. L'inspection du Travail a rendu compte à sa hiérarchie, mais il n'y a

pas eu de communication avec le Parquet. L'enquête administrative également, l'enquête INERIS mandatée par l'Inspection Générale de l'Environnement, etc). Ce n'est qu'au moment du procès que toutes ces enquêtes ont été rapprochées, et qu'on s'est rendu compte que la communication des éléments de réflexion et de recherche de chacun aurait été grandement profitable à l'efficacité de l'enquête judiciaire;

- l'accès au dossier pénal pour les victimes: l'accès au dossier pénal est prévu par le code de procédure pénale durant l'instruction, et un délai d'un mois est donné au magistrat pour communiquer la copie demandée. Mais aucune sanction n'est prévue par le texte. De telle sorte que les avocats des victimes dans l'affaire AZF n'ont jamais pu avoir la copie (sous forme de CD) en temps réel. De même, les scellés dits documentaires n'ont pas été accessibles pendant toute la durée de l'instruction, alors qu'ils contenaient des informations importantes. Le texte qui permet d'ouvrir les scellés est trop complexe, et les magistrats instructeurs demandent depuis plusieurs années qu'il soit réformé, mais rien n'a été fait. L'accès au dossier EN COPIE pour permettre aux Avocats notamment des parties civiles de travailler efficacement sur les dossiers complexes doit être assuré par un texte qui donne de réels moyens à cet égard.

- les techniques d'enquête doivent être améliorées et systématisées. Il existe des ouvrages et études très poussées sur les méthodes et techniques d'enquête (mode d'interrogatoire selon les types de témoins, en cas de traumatismes, périmètres d'enquête, etc) mais ils ne sont pas systématisés. Les techniques d'enquête dépendent encore aujourd'hui des méthodes de chacun. Des sortes de fiches techniques, comme il en existe déjà pour l'organisation de "procès sensibles" devraient exister dès le niveau de l'enquête. Ces fiches méthodologiques permettraient à chacun de savoir ce qu'il a à faire, et les meilleures méthodes pour y parvenir. Bien sûr, ces fiches devraient faire l'objet d'évaluation régulières pour être toujours réactualisées (voir notamment fiches d'enquêtes de l'INERIS en cas de catastrophes industrielles très bien faites mais utilisées par qui?).

Question : Peut-on réduire le temps de l'instruction ? Comment ?

S. B. : *Oui, certainement, en améliorant la disponibilité des magistrats instructeurs, en les faisant aider pour les tâches qui ne sont pas purement juridictionnelles. En simplifiant également les règles de procédure pénale, qui résultent trop souvent d'empilements de textes rendant la procédure inutilement complexe et contraignante pour les magistrats comme pour les autres acteurs judiciaires.*

Le procès : l'audience de jugement

Le caractère collectif de l'accident pose nécessairement la question de la préparation et de l'organisation de l'audience de jugement.

Question : Quel regard portez-vous sur le déroulement et l'organisation matérielle de l'audience ?

S. B. : *Pour l'affaire AZF, l'organisation de l'audience a été optimale.*

Quelques observations cependant:

- le temps d'attente du dossier pour l'audience est trop long: dans l'affaire AZF il a fallu 2 ans, pendant lesquels le dossier "dort" puisque l'instruction est clôturée, mais le dossier attend d'être fixé. Ce sont hélas des délais dont souffrent toutes les affaires.

- les parties civiles sans avocat peuvent venir perturber l'audience en voulant exercer des droits qui sont légitimes mais qui peuvent enrayer la marche du procès. L'expérience montre que ces procès dits "collectifs" deviennent très "accusatoires": chacune des parties peut faire convoquer ses témoins, les interroger, faire venir ses experts, etc... Une seule personne peut occuper une place et un temps démesuré par rapport aux autres. Il faudrait prévoir une représentation par Avocat, ne serait-ce qu'en regroupant ces parties civiles, et en faisant transiter leurs actes et demandes par un Avocat.

- et surtout, la tenue du procès par les magistrats est rendue très complexe par l'empilement des textes, leur incohérence parfois, et également leur difficile compatibilité avec la convention européenne des droits de l'homme, et l'exigence du procès équitable. La tenue d'une audience dans ces procès très sensibles est devenue un numéro d'équilibriste.... La réforme de notre procédure pénale est nécessaire.

Question : L'existence d'un pôle spécialisé (instruction/procès) vous paraît-il nécessaire et gage d'une meilleure efficacité à l'avenir ?

S. B. : *Oui, mais l'existence de fiches méthodologiques est aussi une réponse à ce problème.*

En toute hypothèse, si spécialisation il y a, elle doit se faire par détachement des équipes spécialisées (police ou instruction) sur place, et non par la tenue d'une enquête à Paris ou en tous cas à distance du lieu de l'infraction. L'expérience a montré que lorsque l'enquête et l'instruction sont menées là où vivent les victimes, là où elles peuvent se déplacer et se défendre, elles sont plus fortes et plus présentes. Se défendre loin de chez soi, cela représente un coût supplémentaire très important et une perte de visibilité pour les victimes.

Les parties au procès

Question : Quel est le ressenti des clients face au déroulement du processus pénal ?

S. B. : Les victimes se plaignent plus de la phase instruction que de la phase jugement. En effet, durant l'instruction, elles se heurtent à la difficulté d'avoir accès à l'information en temps réel, du fait des difficultés d'avoir accès au dossier en "simultané" et aux scellés documentaires ou autres lorsqu'il y en a. Elles se plaignent de ne pas pouvoir être entendues par le magistrat instructeur ou par le Parquet, de ne pas avoir d'interlocuteur dans l'Institution Judiciaire. Elles se plaignent, dans ces affaires-là, comme dans toutes les autres affaires pénales, de la lenteur de la Justice.

En revanche, la phase jugement est pour elles un soulagement du fait de sa visibilité, et de son caractère contradictoire.

Question : La question de la judiciarisation pénale des catastrophes vous inspire-t-elle d'autres réflexions ?

S. B. : Les catastrophes sont des accidents dont les causes peuvent être des infractions pénales. Comment les désolidariser des autres accidents? Comment traiter d'une certaine manière les accidents qui font un certain nombre de victimes, et d'une autre manière ceux qui en font plus? Le traitement des accidents (sécurité routière, transports, industrie, etc) doit au contraire répondre aux mêmes règles, faire l'objet d'une politique de sécurité cohérente, et donner les mêmes garanties aux citoyens. C'est l'institution judiciaire qui offre les plus grandes garanties aux citoyens sous les contrôles de la Cour de cassation, du Conseil constitutionnel, et de la CEDH.

La FENVAC fêtera en 2014 son 20^{ème} anniversaire. Vingt ans, « *l'âge de raison* » dit-on, et, au moins avec certitude, une existence suffisamment longue pour pouvoir poser un regard à la fois précis, pragmatique et nuancé sur le traitement de toutes ces catastrophes qui ont frappé nos concitoyens en France ou à l'étranger (plus 80 ont été suivies par la fédération).

Ce regard sera celui des victimes, puisque la Fédération est une association de victimes créée par des victimes pour des victimes. Pour autant, il se voudra professionnel tout simplement parce qu'il est aussi celui d'une organisation aujourd'hui largement reconnue par les pouvoirs publics et nombre d'entités privées comme à la fois un interlocuteur crédible et un accompagnateur qualifié des victimes.

Nul ne peut sérieusement contester le fait que la FENVAC est aujourd'hui un acteur à part entière et pleinement engagé dans les suites d'une catastrophe.

Elle est intégrée au dispositif défini dans le Guide méthodologique de prise en charge des victimes d'accidents collectifs du Ministère de la Justice dont elle est d'ailleurs véritablement un partenaire. Le même type de relation existe avec le Centre de crises du Ministère des Affaires étrangères concernant les événements se passant au-delà de nos frontières.

Mais la Fédération est également actrice dans les procédures pénales du fait de son agrément par le ministère de la Justice au titre de l'article 2-15 al.3 du CPP lui permettant depuis 2005 d'être partie civile. Elle l'est dans une quarantaine de procédures et elle a pu participer en cette qualité de partie civile d'ores et déjà à une vingtaine de procès.

En 20 années la FENVAC a vu son statut notablement évoluer puisque ne s'agit plus pour elle d'assister à des procès comme durant la décennie 90 mais bien de participer à des procédures dès la phase de l'instruction avec tout un travail de fond pour que cette présence soit effective, efficace, utile aux victimes et donc porteuse de sens.

C'est dans cette réalité de terrain, dans une relation de proximité à nulle d'autre inégalable avec des milliers et des milliers de victimes, dans un accompagnement qui dure souvent près d'une dizaine d'années que s'inscriront les présentes observations.

Il ne s'agit pas pour nous de se proclamer *stricto sensu* le porte-parole des victimes comme si, de façon illusoire d'ailleurs, le ressenti et l'expression de celles-ci pouvaient constituer une parole unique. Comme si toutes les victimes constituaient un groupe humain monolithique, mué par une vision unique, des attentes, des besoins identiques en tous points. Cela serait caricatural, et très clairement alors qu'il est souvent de bon ton dans des savants cénacles de pourfendre la place des victimes au pénal en les caricaturant à l'excès, notre propos sera toujours de garder à l'esprit la pluralité et la diversité des victimes.

Si le pénal favorise déjà en lui-même, par-delà la rigueur juridique, l'expression des passions et le jeu des confrontations, il va sans dire que le fait qu'il s'agisse en plus de traiter de catastrophes ajoute encore grandement à cette dimension passionnelle.

En effet, la catastrophe est par nature un événement qui va avoir un retentissement fort dans l'opinion publique avec de multiples répercussions, sur fond d'intérêt médiatique très fort. La catastrophe intéresse donc, elle peut s'apparenter d'ailleurs souvent à un feuilleton, une tragédie même, qui va aller de rebondissements en rebondissements sur plusieurs années. Avec tous les ingrédients nécessaires : incertitudes, soupçons, drames humains, émotions, révélations, enjeux financiers importants, accusations etc.

Face à ces « *passions* », notre propos aura l'ambition de contribuer à ramener un peu de raison, de rationalité du moins et de repousser toutes les caricatures, préjugés et autres raccourcis assénés systématiquement de toute part.

Notre fil conducteur sera, au final, de rappeler toute l'importance pour les victimes de la réponse pénale suite à une catastrophe même si celle-ci peut être difficile, incertaine parfois, et même insuffisante.

L'importance de la réponse pénale

Nous l'avons dit, les victimes subissent et perçoivent la catastrophe de façon différenciée. Le degré de l'atteinte, de multiples facteurs personnels, sociaux-économiques font que les attentes et besoins ne seront pas les mêmes. Y compris au sein d'une même cellule familiale.

Il y a donc un éventail comportemental très important, avec aux extrêmes des personnes acceptant simplement tout au nom de la fatalité ou de la Providence et à l'opposé des personnes qui vont s'engager pleinement dans un combat qui sera dorénavant leur seule raison d'être.

Pour autant il y a quand même des traits de force communs à une très large majorité : connaître la vérité sur les causes de la catastrophe, comprendre l'enchaînement qui a conduit au drame et faire en sorte que cela ne se reproduise pas.

Ces trois éléments, cela fait 20 années que nous les entendons à chaque rencontre avec des victimes et il en sera de même sans aucun doute de nombreuses années encore.

L'attachement fort d'un très grand nombre de victimes au procès pénal, qui est un simple constat objectif, doit donc s'appréhender au regard de ses attentes spontanées et partagées largement.

Poser la question de la judiciarisation des catastrophes implique donc de poser la question de comment il est possible d'apporter des réponses à ces attentes des victimes dont nous croyons qu'il est quand même difficile de contester la légitimité.

Aujourd'hui, si nous faisons le choix d'une approche réaliste et non fantasmée de la question, la situation est clairement la suivante : pour les victimes seul le recours au juge pénal permet de connaître la vérité et plus encore seul le juge pénal garde leur confiance.

Ce dernier point de la confiance me paraît important comme clé de compréhension. Pour la FENVAC, une catastrophe doit s'analyser comme la faillite d'un système de sécurité. Le risque zéro n'existe pas et donc tout un chacun dans notre quotidien nous vivons, nous nous déplaçons sur la base de la confiance que nous avons dans les opérateurs et les autorités de tutelle pour assurer un niveau acceptable de prévention des risques. En ce qui révèle des insuffisances, des manquements, des comportements inadaptés, l'accident induit chez un très grand nombre de personnes que cette confiance a été *trahie*.

Qui d'autre que le juge pénal ?

Logiquement, cela disqualifie donc déjà *ipso facto* les industriels pour pouvoir donner à eux seuls l'explication officielle et définitive sur les causes de l'accident. Cela n'est pas envisageable car bien évidemment cela serait une voie vouée à l'échec absolu. Clairement, pour notre Fédération, la revendication des opérateurs industriels ou des transporteurs pour une autorégulation qui serait forcément vertueuse est une illusion, un leurre.

Je me rappelle, mi consterné mais aussi mi amusé, d'un avocat d'un grand opérateur industriel expliquant à des magistrats, en formation continue à l'ENM, qu'il faudrait introduire

dans notre Code pénal une présomption d'irresponsabilité pénale pour ce secteur industriel tout simplement parce que la sécurité était le cœur même de cette activité économique.

Il ne s'agit pas de contester tous les progrès déterminants réalisés depuis 20 ou 30 au niveau de la maîtrise des risques. Cependant, l'expérience montre qu'au-delà du principe de sécurité aussi fondamental soit-il, il y a dans les processus industriels de multiples autres facteurs économiques, sociaux et humains entrant en ligne de compte. Plus encore, en cas de survenance d'une catastrophe, on ne peut sérieusement pas contester qu'existent alors de puissants intérêts financiers, industriels, politiques parfois, qui peuvent être alors en opposition frontale avec cette recherche de la vérité, c'est à dire une connaissance objective et entière des causes et des manquements.

Il y a, bien évidemment, la tentation de se tourner vers les enquêtes administratives ou techniques menées par des organismes tels que le BEA-TT, le BEA Mer ou le Bureau d'enquête et d'analyse pour la sécurité aérienne (BEA). Ces organismes travaillent bien avec un haut niveau d'expertise technique sur les causes de l'accident. Il y a même des efforts récents incontestables pour améliorer l'information des victimes avec même un cadre légal pour les crashes aériens avec le règlement communautaire 996/2010. Mais pour autant il y a deux objections fortes à confier à ces organismes un monopole d'enquête.

D'une part, il y a en l'état actuel des garanties insuffisantes d'indépendance de ces organismes vis à vis de l'Etat qui peut voir aussi sa responsabilité engagée dans une catastrophe, mais également vis à vis des opérateurs. Lors du procès Concorde, la FENVAC avait notamment dénoncé « *la consanguinité* » existant dans le monde de l'aérien. Le constat peut être fait clairement qu'il y a un fort déficit de confiance des victimes vis à vis du BEA, et donc tout un travail nécessaire et sans doute long à développer pour le résorber.

D'autre part, il faut rappeler que ces organismes qui interviennent suite à des accidents collectifs dans les transports le font dans un but unique - et tout à fait important - qui est celui de la sécurité et de la prévention du risque renouvellement. Cette dimension fonde la légitimité de leur intervention. En aucun cas, ces organismes visent à mettre en évidence des responsabilités. Ces deux aspects impliquent une méthodologie d'enquête très différente de celle de l'enquête pénale. Outre que les victimes n'ont strictement aucune place dans ces enquêtes administratives, le seul document qui est publié est le rapport final. Là aussi on est très loin du cadre de l'enquête pénale qui permet aux victimes de connaître *in extenso* toutes les investigations menées, incluant les auditions effectuées et leur contenu notamment. Ces différences majeures d'ailleurs rendent aussi totalement inopérante l'idée parfois évoquée par les opérateurs / industriels selon laquelle en

fait on devrait d'abord une enquête extra-judiciaire pendant les 1ers mois et puis si par extraordinaire cette enquête laissait penser à d'éventuels fautes pénales, et bien il serait toujours temps d'envisager d'ouvrir une enquête pénale. Si cette approche peut paraître séduisante, même a priori pleine de bon sens, c'est là encore tout à fait illusoire notamment au regard de l'impératif de l'administration de la preuve et du caractère déterminante des premières constatations faites immédiatement dans le cadre contraignant de la procédure pénale.

Plus encore, considérer demain que les enquêtes administratives type BEA sont à même de « *suffire* » suite à une catastrophe non seulement enlèverait des droits aux victimes, entraverait leur demande légitime de vérité mais également porterait atteinte à la mission de sécurité remplie par ces organismes. En effet, il y aurait forcément une pression très forte sur ces enquêtes pour les orienter peu ou prou vers des questions de responsabilité, a contrario de leur mission initiale. En effet, définir les responsabilités n'a pas qu'une dimension pénale mais impacte bien sûr sur le plan indemnitaire, même quand nous sommes dans des systèmes de responsabilité de plein droit du transporteur.

Se pose ici la question de savoir si une solution alternative au pénal ne pourrait pas simplement résider dans une procédure purement civile. Les tenants de la dépénalisation font très volontiers la promotion du système judiciaire anglo-saxon dans lequel seule une procédure civile est possible suite à une catastrophe. Il est vanté notamment tout l'attrait et les potentialités de la procédure dite « *discovery* ».

Cependant, une analyse des procédures notamment en matière d'accidents aériens montre que ces procédures n'aboutissent quasiment jamais à un jugement au profit de transactions amiables. Ce qui n'est pas en soit contestable et, même plus, la FENVAC s'est toujours activement engagée en faveur de processus d'indemnisation amiable, notamment *via* les comités de suivi mis en place par le Ministère de la Justice. Ces processus permettent une indemnisation équitable, rapide en toute transparence sans renoncement pour les victimes à connaître les causes de la catastrophe. Les transactions amiables « *à l'anglo-saxonne* » imposent elles *a contrario* la plus grande confidentialité et le renoncement pour les victimes à leur droit à agir en justice pour connaître les causes, et même tout simplement à s'exprimer sur la catastrophe ! Est ce modèle que nous voulons pour la France ? Si oui, il faudra dans le cadre du débat que les autorités assument pleinement les conséquences négatives qu'il induit pour les victimes.

Si on veut être complet dans la présentation du modèle anglo-saxon, il convient aussi de mentionner que la Grande Bretagne a adopté en 2008 « *The Corporate Manslaughter and*

Corporate Homicide Act » qui crée une responsabilité pénale des personnes morales en cas de catastrophes avec une approche analogue à ce qui se fait en France. D'ailleurs, cette loi a été notamment motivée par le naufrage du Herard Free Enterprise il y a plus de 20 ans.

Surtout, vouloir transposer ce modèle « *civiliste* » dans notre système judiciaire impliquerait quand même une large refonte de notre procédure civile. Nous n'avons pas l'impression que cela ait été envisagé même *a minima* par le ministère de la Justice.

Plus encore, sans avoir la prétention de faire de la philosophie du droit, il est quand même bon de rappeler que tout système judiciaire et juridique est le fruit d'une histoire propre à chaque pays, avec un corps social propre, et donc qu'il est quand même peu raisonnable de croire que l'on puisse, comme cela, transposer artificiellement un système à la place d'un autre.

Enfin, nous mentionnerons aussi pour le regretter que clairement qu'il n'y pas en France de possibilités juridiques réelles ni même surtout de culture politique pour avoir des commissions parlementaires d'enquête avec des pouvoirs et une portée comparables à ce qu'il existe par exemple aux Etats-Unis. C'est avec beaucoup d'honnêteté et sans doute un peu d'amertume que la députée Odile Saugues, présidente de la mission d'enquête parlementaire consécutive au crash de SHARM EL CHEICK, reconnaît que le rapport produit n'a pas eu d'effet et finalement, selon ses propres termes, prend la poussière sur une étagère des sous-sols de l'Assemblée nationale !

Alors au final, après ces brèves évocations, on voit bien que le recours au juge pénal a quand même non seulement du sens et de légitimité au regard des attentes des victimes, mais qu'il est difficile d'envisager en l'état une alternative crédible et acceptable.

Difficultés et limites de l'action pénale

Une fois établi le fait que finalement le juge pénal paraît l'intervenant le plus adéquat, ou *a minima* « *le pire à l'exception de tous les autres* » pour modestement paraphraser Churchill, il n'en demeure pas qu'il faut quand même faire état de toutes les difficultés et limites de l'action pénale. Nous nous situons toujours bien évidemment du point de vue des victimes.

Pour comprendre combien tout le post-accident est une véritable épreuve pour nombre de victimes, nous pouvons simplement reprendre le mot d'ordre des 8 associations qui, en 1994, ont fondé la FENVAC : « *éviter le traitement catastrophique de la catastrophe* ».

Pour les familles des victimes de l'accident de l'autocar de BEAUNE, de la collision de la gare de LYON, de l'incendie des termes de BARBOTAN, de l'effondrement de la tribune de

FURIANI, le besoin de créer une fédération pour faire évoluer les choses renvoyait bien évidemment et sans doute même prioritairement au volet pénal, au déroulement des enquêtes et des procès.

Un constat abrupt serait de dire que finalement sont peu nombreuses les victimes qui ne sont pas critiques du traitement judiciaire de leur accident.

Longueur et complexité des enquêtes, piètre qualité parfois des expertises quand elles ne sont pas contradictoires, l'absence d'information de la part des magistrats, coûts des procédures, déséquilibres face à des prévenus aux moyens illimités, avocats peu impliqués, sentiment de ne pas être écoutés ou entendus ... Longue est la liste des griefs que peuvent faire les victimes au terme des années de procédure pénale que trop souvent encore elles subissent plutôt que d'en être pleinement actrices.

Il n'est pas nécessaire, je le pense, de rappeler toute la violence que représente la survenance d'une catastrophe dans le quotidien d'un proche d'une personne décédée ou d'un rescapé blessé. De plus en plus, d'ailleurs les tribunaux reconnaissent l'existence de préjudices spécifiques aux accidents collectifs.

Alors qu'elle est vulnérable du fait de l'événement, elle se trouve violemment projeté dans un univers qu'elle ne connaît pas, dans lequel évoluent de multiples acteurs aux intérêts divergents voire opposés, chacun d'ailleurs de surcroît avec un cadre temporel propre (entreprises, administrations, psychologues, médias, avocats, assureurs, magistrats etc.).

Même en cas de catastrophe collective, le premier des risques pour la victime est l'isolement. Avec comme corolaire, le risque de précarisation sociale ou psychologique qui peut intervenir d'ailleurs parfois très rapidement.

Il est donc particulièrement difficile pour chaque victime de faire face véritablement à des situations dans lesquelles existent des intérêts qui dépassent de très loin sa propre situation personnelle.

La complexité est la règle dans l'ensemble des démarches. Il en va ainsi en matière pénale où le élit non intentionnel est une qualification difficile à appréhender et mouvante tout particulièrement depuis la loi du 10 juillet 2000. Sur le plan civil, là aussi les procédures d'indemnisation peuvent être complexes : pluralité de responsables, incertitudes sur les responsabilités, conventions internationales, régimes dérogatoires, *etc...*

Et puis, il faut encore le répéter, le facteur temps est aussi pour les victimes dans ces procédures judiciaires quelque chose de difficile à gérer mais aussi à appréhender et à comprendre.

Enfin, il est impératif que les victimes puissent intégrer le plus en amont possible les limites de la réponse pénale.

Limites qui sont celles de l'office du juge : statuer en droit avec des contraintes juridiques et légales fortes. Nous ne croyons pas que le procès soit là pour permettre « *de faire le deuil* » comme l'assèment trop facilement et systématiquement les médias. Déjà en soit cette expression est contestable et bien évidemment le juge est là pour dire le droit, indépendamment de l'éventuelle détresse morale des victimes.

Limites qui tiennent également à la sanction. La sanction notamment pour une personne morale est dérisoire, surtout si l'on considère que les entreprises renvoyées devant les tribunaux sont des multinationales cotées en bourse. Il y a tout un accompagnement à faire auprès des victimes pour bien intégrer que l'enjeu d'un procès réside non pas tant dans la sanction que dans ce qu'il permet de mettre en lumière en terme de fautes et manquements.

Face à ces difficultés et à ses limites, il est impératif pour les victimes de s'organiser, de s'entraider : c'est là la raison d'être d'une organisation comme la FENVAC.

C'est tout l'intérêt de cet outil que constitue l'association de victimes reconnue d'ailleurs par l'article 2-15 du Code de procédure pénale.

L'association de victimes est la pierre angulaire qui permet la mise en place d'une stratégie collective et dans le meilleur des cas d'une défense commune des victimes. Elle est aussi le cadre privilégié qui permet les rencontres entre victimes, les échanges et la confrontation de visions qui sont autant d'éléments réparateurs et positifs dans le long cheminement personnel que chaque victime doit mener. L'association permet également d'assurer une meilleure diffusion de l'information entre victimes et facilite aussi la communication indispensable avec les médias et les pouvoirs publics. Enfin, pour s'attacher très concrètement à la procédure pénale, la présence de l'association comme partie civile, une fois son agrément obtenue auprès du ministère de la Justice, permet aussi d'organiser voire de rationaliser les interventions des victimes dans la phase d'instruction. Elle est aussi facilitatrice quand il s'agit de préparer le procès.

Subir la procédure pénale n'est donc pas une fatalité pour les victimes. Il y a d'ailleurs encore une forte marge de progrès pour améliorer la situation. Non pas à travers l'octroi de nouveaux droits procéduraux puisque l'enjeu est d'abord l'effectivité des droits existants.

La FENVAC doit continuer et développer son accompagnement avec pour objectif de favoriser davantage encore la mise en place de défense commune des victimes. Elle y travaille en priorité avec des résultats encourageants qui doivent se confirmer.

De son côté, l'institution judiciaire doit se donner les moyens, y compris financiers, si elle veut continuer à prendre en charge des dossiers qui sont à chaque fois hors normes. Il est plus que regrettable que les pôles spécialisés « *accidents collectifs* » dont le principe a été voté par le Parlement en 2011 n'ont pas été encore à ce jour mis en place.

Quel bilan tirer de ces 20 dernières années ?

Il ne s'agit pas ici de faire une analyse exhaustive des 80 accidents collectifs que la FENVAC a suivis depuis sa création. Ils sont tous différents, avec à chaque fois un ou plusieurs éléments qui font que tel accident n'est pas véritablement similaire à un autre.

Par contre, il est manifeste que si nous prenons les 30 années écoulées, il y a une forte dynamique de progrès dans le traitement des accidents collectifs, y compris et même tout particulièrement au niveau judiciaire.

Sans renier quoique ce soit à la rigueur juridique, des magistrats ont pu juger des affaires complexes avec un temps d'écoute des victimes et surtout avec le souci d'une bonne organisation matérielle de ce temps de procès.

Il a été fait « *œuvre de justice* » dans plusieurs procès récents, c'est-à-dire qu'il y a eu un vrai travail en profondeur sur les causalités et une pédagogie de la décision rendue, y compris quand il s'agit d'une relaxe.

La Justice sait répondre quand elle s'en donne les moyens à ces besoins de récit et de reconnaissance des victimes mis en évidence notamment par les travaux de Denis SALAS. Clairement pour notre Fédération en agissant ainsi, la Justice fait œuvre également de prévention des risques.

Tout n'est pas parfait, mais il y a cette dynamique. Ce qui serait nécessaire c'est que l'autorité judiciaire puisse opérer un vrai retour d'expérience sur les procédures passées pour voir

ce qui a fonctionné ou pas. Ce qui par exemple explique des longueurs procédurales et ce qui aurait pu les prévenir. Il faudrait également que la Chancellerie se donne les moyens de recenser les bonnes pratiques, et de les promouvoir. C'est avec satisfaction que nous voyons de plus en plus de juges d'instruction faire des réunions d'information aux moments clés de leur instruction. Mais tous les juges ne le font pas, et bien évidemment cette différence de traitement entre victimes n'est pas acceptable.

En tout cas, tout débat sur une éventuelle déjudiciarisation ne pourra pas se fonder sur les difficultés du recours au juge pénal, ou bien encore sur le manque de moyens de la justice. Ces obstacles peuvent être surmontés, dès lors qu'on le veut vraiment.

Déjudiciariser serait un choix politique, celui de la déresponsabilisation des acteurs du risque et de l'atteinte aux droits des victimes.

Construire une réponse globale

Ce recours au juge pénal est légitime. Il participe d'une reconnaissance des victimes par la société, mais il ne suffit pas en lui-même. Il ne serait constitué LA réponse aux catastrophes.

C'est clairement une réponse globale qu'il faut développer tout simplement car les besoins et attentes des victimes ne peuvent toutes trouver une réponse dans une procédure pénale.

Il faut travailler sur l'amélioration de la prise en charge des victimes dans l'immédiat post-accident mais aussi sur la durée, avec un élément déterminant pour nous qui est la participation réelle de l'entreprise impliquée. A ce niveau, l'engagement d'entreprises telles qu'Air France après le crash du vol RIO-PARIS ou de SNCF suite au déraillement de BRETIGNY sont très clairement des bonnes pratiques et fondent un exemple à suivre. Ces attitudes nouvelles, et surtout humaines, sont sans doute pas évidentes pour une société susceptible d'être mise en cause pénalement. Cependant, l'impact positif sur les victimes d'un tel engagement est une évidence.

Il faut améliorer les processus indemnitaires, favoriser les processus amiables, travailler sur l'amélioration de l'organisation des expertises médicales. Il faut envisager une indemnisation sous le prisme d'une vraie réparation, et même d'une restauration pour les victimes les plus durement touchées. Il y a donc une dimension sociale à développer en plus de la seule logique économique.

Enfin, il faut également que tous les acteurs impliqués s'obligent à rendre compte aux victimes sur les conséquences tirées de l'accident en termes de prévention des risques. C'est un

travail que la FENVAC mène par exemple depuis 10 années avec GDF concernant les problématiques de sécurité gaz. C'est donc possible.

Comprendre et intégrer toutes les répercussions sociales et sociétales d'une catastrophe, impliquer l'ensemble des acteurs dans une réponse globale incluant l'action pénale mais allant au-delà, voilà deux axes forts de progrès pour atteindre cet objectif final qui est le nôtre : la résilience pour chaque victime.

La question de la gestion des catastrophes par la Justice est depuis de nombreuses années au cœur de l'actualité et donc légitimement au cœur du travail des chercheurs.

Après l'émotion compréhensible de l'opinion publique dans les suites de la survenance d'une catastrophe aérienne, ferroviaire ou industrielle, le plus souvent largement médiatisée, on assiste inévitablement à une distorsion très importante entre l'immédiateté du temps médiatique qui exige la découverte très rapide des causes de l'accident et la désignation de responsables et la longueur nécessaire des enquêtes judiciaires et administratives.

Il faut toutefois reconnaître que les conditions dans lesquelles ces catastrophes ont longtemps été traitées posent questions : des enquêtes et instructions très (trop ?) longues, des victimes parfois insuffisamment associées, des procès donnant lieu à des incidents répétés de procédure, des relaxes fréquentes...

Chacun s'accorde à penser que cette situation est insatisfaisante et qu'elle doit être améliorée. Pour autant, il n'existe aucun accord sur les moyens d'y parvenir.

Entre les tenants de l'autorégulation, notamment dans le domaine aéronautique, qui privilégient les enquêtes administratives pour la recherche des causes de l'accident et qui renvoient les victimes aux seules procédures civiles pour obtenir des indemnisations et ceux qui considèrent qu'il faut au contraire renforcer les moyens de la Justice pénale pour lui permettre de mieux faire face aux particularités de ce type de procédure, l'opposition est patente.

De par mes fonctions actuelles de président de l'Association Européenne des Magistrats et de vice-président de l'Union Internationale des Magistrats, je sais que la gestion des dossiers de catastrophes ne passe pas nécessairement partout par la voie pénale.

Pour autant, pour avoir instruit, pendant plus de 3 ans et demi, le dossier de l'accident du Concorde survenu à Gonesse le 25 juillet 2000, je persiste à penser que dans le système procédural français actuel, seule la voie pénale et seule la saisine rapide d'un juge d'instruction, bénéficiant d'un statut lui garantissant son indépendance, permet une véritable recherche de la vérité, associant les victimes et leurs familles, dans le respect des droits de la défense.

La gestion judiciaire de ces dossiers est à bien des égards classique ... et vu leur ampleur somme toute plutôt artisanale : mêmes règles procédurales, mêmes types d'actes d'enquête, mêmes infractions retenues (avec toute la problématique des conséquences de la loi dite Fauchon du 10 juillet 2000) ...

Reste que pour les magistrats (procureurs et juges d'instruction dans un premier temps ; présidents des juridictions de jugement dans un deuxième temps), ces dossiers sont à l'évidence particuliers.

Particuliers par les enjeux économiques, parfois politiques, et donc par les pressions qui ne manquent pas de s'exercer. Particuliers par leur couverture médiatique, l'émotion de l'opinion publique et cette soif compréhensible de savoir, et de savoir vite. Particuliers parce que les magistrats doivent composer avec l'existence de la double enquête administrative et judiciaire dont le timing et les objectifs sont différents. Particuliers enfin parce qu'en ces domaines, alors que les experts, mais aussi les enquêteurs ou les avocats sont des spécialistes, le procureur et le juge sont souvent les seuls néophytes.

I. L'enquête judiciaire dans le domaine aéronautique : une enquête classique

A) Des règles procédurales classiques

1) De la nécessité d'une enquête pénale ?

Nombreux sont ceux qui reprochent le caractère systématique de l'enquête pénale dans les affaires de catastrophes, considérant que ces questions sont avant tout des questions de responsabilité civile, qui devraient se régler devant les juridictions civiles.

Et pourtant, le premier acte judiciaire dès qu'une catastrophe se produit c'est le plus souvent l'ouverture d'une procédure pénale.

Les raisons en sont multiples. La première est que notre société, après d'autres, se pénalise. Pour répondre à la douleur des familles qui cherchent un responsable et surtout un coupable, la voie pénale s'impose d'elle-même. La seconde, sans doute la plus importante, est que la procédure pénale permet que des investigations nécessairement coûteuses soient prises en charge au titre des frais de justice et ne soient pas laissées à la charge des parties, plus encore lorsque ces parties sont les victimes de la catastrophe elle-même ou les ayants droits des victimes décédées.

En matière civile, sauf circonstances particulières, les expertises sollicitées sont à la charge du demandeur. Qui peut penser que des victimes, même constituées en association, pourraient financer des expertises de plusieurs centaines de milliers, voire de millions d'euros ?

Enfin, même si elles sont souvent rapidement indemnisées, conformément aux conventions internationales dans le cadre des obligations du transporteur, les victimes veulent le plus souvent savoir ce qui s'est passé, trouver un coupable, pour « faire leur deuil ». Seule la voie pénale ouvre réellement cette possibilité.

2) Quelle enquête pénale ? Enquête préliminaire, de flagrance ou procédure d'instruction ?

Le code de procédure pénale offre aux magistrats, qu'ils soient du siège ou du parquet des possibilités d'enquête assez similaires et relativement larges. Les principales différences tiennent aux mesures coercitives, dont le procureur ne dispose pas, surtout dans le cadre d'enquêtes préliminaires et la coopération internationale, souvent plus facile lorsqu'un juge est saisi.

Le réel problème tient en réalité au statut de ces deux types de magistrats.

Les juges d'instruction sont indépendants du pouvoir exécutif. Nommés sur avis conforme du Conseil Supérieur de la Magistrature, ils sont inamovibles. Les magistrats du parquet dépendent, quant à eux, hiérarchiquement du Ministre de la Justice. Ils sont nommés sur proposition de celui-ci, après un avis simple du CSM. C'est également le ministre qui dispose du pouvoir final en matière disciplinaire. Même si récemment, la loi a interdit au Ministre de la Justice de donner des instructions dans des dossiers particuliers, il n'en reste pas moins que les conditions de nomination ne permettent pas aux magistrats du parquet d'avoir toute latitude dans la conduite de leurs enquêtes, ce que la Cour Européenne des Droits de l'Homme n'a pas manqué de relever à plusieurs reprises.

Enfin, à supposer que les enquêtes soient menées par les procureurs sans pression anormale, la suspicion liée aux conditions de leur nomination, sur fond de théorie « *complotiste* » fréquemment présente dans ce type de dossier, ne peut facilement être levée.

Dans ces enquêtes nécessairement sensibles en ce qu'elles mettent le plus souvent en cause des intervenants qui peuvent être membres d'administrations et qui comportent souvent des enjeux industriels et financiers majeurs, l'indépendance du magistrat qui contrôle et oriente le déroulement de l'enquête est assurément essentielle.

En l'état du droit français et du statut des procureurs de la République, seuls les juges d'instruction présentent ces garanties.

Enfin, au-delà des questions statutaires, se pose la question de la gestion au long cours du dossier lui-même. Les enquêtes consécutives à des catastrophes sont souvent menées sur des durées importantes. Il n'est pas envisageable que les procédures soient menées sous le contrôle de

magistrats intervenant successivement dans le cadre de la permanence pénale du parquet. Certes, la création de bureaux des enquêtes au sein des plus grands parquets de France, permet de mieux organiser la gestion de dossiers complexes en les affectant à un ou plusieurs magistrats qui en assurent le suivi. Mais même ce type d'organisation ne suffit pas à gérer, parfois sur plusieurs années, le contrôle de procédures nécessairement complexes.

Il est donc essentiel qu'un ou plusieurs juges d'instruction (la cosaisine est d'ailleurs indispensable dans ce type de dossier) soient saisis et qu'ils le soient le plus rapidement possible par le parquet, afin de leur permettre de mettre en œuvre dès la survenance de la catastrophe l'ensemble des mesures utiles à l'enquête et de lever toute suspicion d'enquête orientée.

3) Des actes d'investigations habituels

Les actes d'investigations menés sont en eux-mêmes parfaitement classiques : commissions rogatoires, demandes d'entraide pénale internationale, expertises, auditions, mises en examen, audition de témoins assistés, reconstitutions ...

Rien n'est inhabituel. La difficulté naît néanmoins du fait que certains des actes peuvent prendre une ampleur et/ou ont une complexité peu commune.

Les missions d'expertise (notamment la mission initiale, voire les missions techniques sur des points précis) sont nécessairement complexes à rédiger quand la matière n'est pas forcément totalement maîtrisée par les magistrats saisis de l'affaire au moment de leur rédaction. Les « reconstitutions », les éventuels essais qui impliquent saisies ou réquisitions de mise à disposition d'aéronefs, de plateforme aéroportuaire, de trains et du réseau ferré, nécessitent une logistique peu commune. La gestion des scellés, compte tenu de leur nombre et de leur taille, est peu habituelle. La gestion des sites, notamment leur mise sous protection, est elle aussi particulière. Enfin la prise en compte des familles des victimes nécessite un soin particulièrement attentif pour la réalisation des actes qui les concernent et pour l'information à laquelle elles ont droit.

B) Des infractions classiques et connues, mais d'application délicate

La question des délits non intentionnels est au cœur de la problématique des enquêtes en matière de grande catastrophe. Or il s'agit d'infractions complexes à manier, qui ont évolué dans leur définition au fil du temps, jusqu'à la loi dite Fauchon du 10 juillet 2000.

Toutes les infractions prévues par le Code pénal reposent sur un élément matériel et un élément intentionnel. En ce qui concerne les homicides et les blessures involontaires, la difficulté tient à la détermination de l'élément « intentionnel ».

L'article 121-3 alinéa 4 du Code pénal exige, pour retenir une responsabilité à l'encontre des personnes qui, n'ayant pas directement causé le dommage, ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis sa réalisation, que le juge établisse que le prévenu a soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la Loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer.

En matière de catastrophes, toute la difficulté tient dans le fait de rapporter cette preuve de la faute, de son caractère « *intentionnel* » et du lien de causalité avec le dommage. Cela explique, dans plusieurs affaires récentes, du crash du Mont Saint Odile à l'accident du Concorde, que des mises en examen, suivies de renvois devant la juridiction de jugement aient conduit à des relaxes.

Une évolution de la législation sur ce point est assurément souhaitable.

C) Des moyens humains et techniques insuffisants

Comme dans d'autres affaires complexes, mais avec une acuité particulière dans les dossiers de catastrophes, les magistrats sont souvent ont grande difficulté faute de moyens.

Mêmes s'ils travaillent en cosaisine, les magistrats instructeurs sont souvent très isolés. Il n'existe aucun assistant spécialisé, ni de renforts en termes de greffe. Malgré des progrès récent, les nouvelles technologies de l'information sont insuffisamment développées.

Les procédures complexes mises en œuvre pour l'engagement des frais de Justice et le paiement des experts contribuent en outre à retarder le déroulement des enquêtes.

Enfin, et peut être surtout, face à la pénurie de magistrats, il n'est souvent pas possible de libérer le magistrat d'une partie de ses tâches juridictionnelles pour lui permettre de se consacrer, autant que le dossier le nécessiterait, à l'instruction. Il en est d'ailleurs de même pour les présidents des juridictions de jugement en première instance et en appel.

II. L'enquête judiciaire dans le domaine aéronautique : une enquête néanmoins particulière

A) Le magistrat face à la technicité du domaine aéronautique

Les magistrats sont assez largement des littéraires. Or, Les questions qui doivent être abordées dans ces dossiers de catastrophes sont le plus souvent scientifiques. Quand un accident aérien, ferroviaire ou industriel survient, les magistrats en charge du dossier n'ont pour la plupart jamais été confronté à un dossier de cette nature. Ils découvrent donc la matière.

Comme le notait en juin 2008 le rapport de la commission GUINCHARD, chargée de réfléchir à l'architecture judiciaire du futur, dont le rapport intitulé « *l'ambition raisonnée d'une justice apaisée* », si les affaires de catastrophes ne requièrent pas une technicité juridique particulière, elles recèlent des difficultés particulières liées aux domaines techniques abordés afin de déterminer la chaîne causale ayant abouti à l'accident.

Et le rapport d'ajouter « *les premières mesures d'enquête et les premières expertises sont essentielles dans ces procédures afin de déterminer les éventuelles responsabilités. Une connaissance des services d'enquête spécialisés et des experts par le magistrat diligentant les premières mesures constitue alors un préalable indispensable* ».

Le paradoxe est que, dans cette chaîne judiciaire de plus en plus spécialisée, le magistrat en charge de l'enquête est souvent le seul généraliste et le seul qui ne dispose d'aucune compétence technique particulière, lorsqu'il est désigné pour diriger *ab initio* l'enquête ou pour la reprendre en cours de procédure.

Les enquêteurs, les experts sont nécessairement de fins connaisseurs des questions techniques qui se posent. Les avocats sont souvent, pour ne pas dire toujours, les mêmes et sont donc spécialisés. Les personnes impliquées à titre ou un autre dans ces enquêtes (compagnies aériennes ou ferroviaires, constructeurs, autorités de certification ...) le sont également.

Le fait que seul le juge à qui il appartient de prendre les décisions et les orientations de l'enquête, de procéder aux auditions et aux éventuels interrogatoires de première comparution ne soit pas spécialisé pose problème.

Il lui appartient, bien sûr, de se former pour mieux connaître la matière, comprendre les différents documents, pouvoir poser les bonnes questions, ne pas se faire manipuler ou tromper par les uns ou par les autres : experts, avocats, enquêteurs, personnes mises en causes, parties civiles ...

Mais se former dans l'urgence sur ces questions n'est pas toujours évident. D'autant que les moyens matériels qui sont alloués aux magistrats sont souvent limités.

Une des solutions à cette difficulté figurait dans le rapport de la commission GUINCHARD. Il s'agissait de créer des pôles spécialisés, à l'instar de ce qui existe en matière économique et financière ou de santé publique.

La loi du 13 décembre 2011 a instauré une procédure spécifique applicable en cas de survenance d'un « *accident collectif* » (articles 706-176 et suivants du code de procédure pénale).

Elle vise à spécialiser certaines juridictions pour les affaires d'homicides ou blessures involontaires qui « *comportent une pluralité de victime et sont, ou apparaîtraient, d'une grande complexité* ».

Cette loi dit être saluée dans son principe, mais, outre le fait que plus de trois ans après sa promulgation les décrets d'application ne sont toujours pas pris, elle apparaît inaboutie et insuffisante.

La notion d' « *accident collectif* » paraît insuffisamment précise et source de confusion et de retards. Surtout, il est regrettable que le législateur n'ait pas prévu un pôle unique national, voire des pôles régionaux en nombre très réduit. En effet, compte tenu du nombre globalement assez faible de dossiers potentiellement concernés, si une dizaine de pôles devait être créée pour traiter ce type d'affaires, on ne pourrait considérer qu'une réelle spécialisation serait mise en œuvre.

En outre, dès lors que les débuts de l'enquête sont capitaux pour la suite de celle-ci, il est important que, comme pour les pôles de santé publique, cette spécialisation soit automatique et immédiate et non à la discrétion du magistrat initialement saisi. Le recours à des critères objectifs de compétence est donc crucial pour que dès le départ de l'enquête, le parquet du lieu de la catastrophe sache qu'il doit aviser le parquet du pôle spécialisé, seul compétent.

D'autre part, des salles d'audience suffisamment vastes pour accueillir toutes les parties, notamment les parties civiles, pouvant être très nombreuses, devront être prévues dans ces pôles.

B) Le magistrat confronté à la double enquête judiciaire et administrative

Il est fréquent pour les magistrats d'être saisis et d'enquêter sur la base de rapports d'organismes d'état ou d'organismes indépendants. Il est moins fréquent pour eux de voir se développer en marge ou en parallèle de leurs investigations une autre enquête. Plus encore lorsque cette enquête, fondée sur les mêmes éléments matériels, a des objectifs et un timing très différents.

L'enquête judiciaire doit déterminer précisément les causes de l'accident et rechercher les responsabilités. Elle a besoin de temps et obéit à des règles et des délais de procédure stricts.

L'enquête administrative menée par le BEA a pour seul objectif de déterminer des causes probables ou possibles à l'accident pour pouvoir faire des propositions destinées à éviter que l'accident ne se reproduise.

C'est le sens de l'article L1621-3 du code des transports qui dispose que l'enquête technique a pour but de « *prévenir de futurs événements* ». C'est aussi le sens du considérant 4 du règlement n° 996/2010 du parlement européen et du conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la

prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile. Il s'agit de « *prévenir des accidents ou des incidents* » et en aucun cas de « *déterminer des fautes et des responsabilités* ».

Deux textes forts clairs qui devraient conduire les magistrats saisis de telles affaires à refuser systématiquement de confier les investigations techniques nécessaires à l'enquête judiciaire aux « *experts* » administratifs, ce qui n'est hélas pas toujours le cas !

Même si les objectifs sont différents, l'entente entre les participants de ces deux enquêtes devrait être cordiale, d'autant que le travail technique s'effectue sur les mêmes éléments que l'enquête judiciaire. L'accès au lieu de l'accident, à l'épave et à son contenu, aux enregistreurs et à l'exploitation des données, aux objets sous scellés, la possibilité de procéder à des essais et expertises sur ces scellés, la possibilité d'interroger des témoins sont néanmoins autant de sujets de crispations.

En matière aéronautique, les textes ont évolué depuis 10 ans : loi du 29 mars 1999, loi du 3 janvier 2002, décrets du 8 novembre 2001 et du 26 janvier 2004. Une circulaire du ministre de la Justice de février 2005 et un mémento de la direction des affaires criminelles et des grâces à destination des magistrats de juillet 2009 explicitaient les règles de « *bonne conduite* » à suivre.

En 2010, l'ordonnance du 28 octobre 2010 instaurant un nouveau code des transports et surtout le règlement n° 996/2010 du parlement européen et du conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, sont venus réformer la matière, en renforçant considérablement les droits des enquêteurs administratifs, ceux-ci ayant dans plusieurs domaines une forme de prééminence d'action sur les enquêteurs judiciaires.

Ces évolutions sont contestables. Elles rompent l'équilibre difficilement trouvé dans les années précédentes et mettent les magistrats, les enquêteurs et les experts qu'ils désignent en situation d'infériorité. Elles aboutissent à mettre l'enquête judiciaire sous le contrôle des enquêteurs techniques, ce qui paraît être une grave atteinte à l'indépendance de la Justice et pose des problèmes d'ordre constitutionnel.

C) Le magistrat, confronté à la médiatisation de l'enquête

Les catastrophes, du fait de l'émotion considérable qu'elles suscitent dans l'opinion publique et du fait des enjeux économiques et financiers considérables, sont par nature au cœur de l'actualité quand l'accident survient, mais aussi tout au long du processus d'enquête.

Dans ce type d'affaire, plus que dans d'autres, il est essentiel d'éviter autant que faire se peut que ne se diffusent des contre-vérités qui pourraient devenir une sorte de vérité médiatique (sur fond de théorie du complot).

Pour autant le responsable de l'enquête (quand il s'agit du juge d'instruction) ne peut à l'évidence pas communiquer, tenu qu'il est par le secret de l'enquête (article 11 du Code de procédure pénale). Il peut (et même doit) par contre informer à intervalles réguliers les parties civiles de l'état d'avancement du dossier (article 90-1 du Code de procédure pénale).

C'est naturellement le moyen pour les parties civiles de connaître le fond du dossier et de s'en faire l'écho à la presse, puisque les parties civiles (contrairement à leurs avocats) ne sont pas soumises au secret de l'enquête.

Enfin, le procureur de la République, peut pour *« éviter la propagation d'informations parcellaires ou inexactes, d'office ou à la demande de la juridiction d'instruction ou des parties, rendre publics des éléments objectifs tirés de la procédure ne comportant aucune appréciation sur le bien-fondé des charges retenues contre les personnes mises en cause »*.

Au-delà de ce dispositif légal figurant dans le code de procédure pénale, se pose naturellement aussi la question de la communication hors enquête judiciaire par le BEA.

Le BEA, compte tenu de ses pouvoirs d'investigation, connaît de nombreux éléments, qui se trouvent très souvent également dans le dossier judiciaire. Les enquêteurs du BEA sont soumis au secret professionnel et peuvent être poursuivis pénalement en cas de violation de celui-ci (article 226-13 du code pénal et L1621-6 du code des transports).

Mais le code des transports (article L1621-17 II) permet au responsable du BEA de rendre publiques *« des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique et éventuellement ses conclusions provisoires »*.

Le problème se pose naturellement pour la révélation des constatations techniques, qui par nature font également partie des éléments de l'enquête judiciaire. Même s'il s'agit d'éléments factuels, il est évident qu'ils sont ensuite soumis à une analyse notamment journalistique, à un moment où l'enquête judiciaire n'en est qu'à ses balbutiements et que cela peut avoir des conséquences néfastes lorsque la justice aura à entendre un certain nombre de témoins.

Plus gênant encore, est l'exception qui permet au même responsable du BEA, s'il estime que les informations résultant de l'enquête technique sont de nature à prévenir un accident ou un incident, de diffuser ces éléments aux autorités administratives chargées de la sécurité, aux

dirigeants des entreprises concernées (constructeurs, compagnies exploitantes, autorités aéroportuaires ...), aux personnes chargées de la formation.

Si on comprend bien la logique de sécurité aérienne, la révélation de ces éléments très en amont de la procédure judiciaire est de nature à donner à d'éventuelles personnes mises en cause une connaissance importante du dossier.

Certes nous dira-t-on, seules sont concernées les révélations des éléments de l'enquête technique. Certes, le nouveau code des transports est plus précis sur les conditions dans lesquelles des éléments de l'enquête judiciaire peuvent être révélés (article L1621-8 et L1621-9). Ainsi l'accord ou l'autorisation du Procureur de la république et/ou du juge d'instruction sont nécessaires.

Mais les pouvoirs très importants des enquêteurs techniques les conduiront à connaître l'ensemble des éléments à disposition des juges et donc à potentiellement les révéler risquant ainsi de nuire gravement aux intérêts de l'enquête judiciaire.

CONCLUSION

La judiciarisation des catastrophes est un phénomène universel, qu'il est vain de combattre. Il convient au contraire de l'accompagner et de donner aux victimes la certitude que les causes de l'accident feront l'objet d'investigations poussées par une autorité réellement indépendante et dotée des moyens de fonctionner.

Il n'existe assurément pas dans le monde de modèle parfait de gestion de ces dossiers.

La tradition juridique, les attentes des justiciables sont autant de paramètres qu'il convient de prendre en considération.

Les procédures utilisées en France, malgré les difficultés liées tout à la fois à des moyens humains et techniques défaillants et à une loi pénale (la loi Fauchon) assurément trop restrictive, ont démontré leur efficacité.

Elles permettent en effet très largement de déterminer une vérité technique et de donner aux victimes le sentiment que l'enquête a été menée en toute indépendance dans le respect des droits des parties.

Si tout n'est pas parfait, il serait dangereux de « *dépénaliser* » ce contentieux.

Il paraît, au contraire, indispensable de renforcer le rôle du juge d'instruction, qui, en l'état de notre procédure et du statut des magistrats, est celui qui bénéficie du maximum de garanties.

Faciliter la cosaisine, permettre une spécialisation, lui faire bénéficier du concours d'assistants techniques ou de greffiers spécialement formés, sont autant de pistes d'évolutions souhaitables.

SYNTHÈSE GÉNÉRALE DES CONTRIBUTIONS

Il ressort des analyses respectives, des points de vue qui peuvent être regroupés autour des deux temps forts qui l'emportent à la suite de la survenance d'une catastrophe : les enquêtes post catastrophe et le procès, si naturellement il vient à se tenir.

En premier lieu, **en ce qui concerne les enquêtes**, Maître Soulez-Larrivière, avocat de la défense, persiste à penser qu'il serait indispensable d'assurer la prééminence de l'enquête de sécurité sur l'enquête judiciaire, qu'il qualifie d'« *intégrisme judiciaire pénal* », s'inscrivant dans une vision tendant à interdire toute enquête judiciaire en matière d'accidents de transports aériens (« *On pourrait pourtant considérer le BEA comme suffisant, quitte à l'aménager, et que les accidents qui sont de plus en plus les résultats de phénomènes uniques et non répétitifs, ne peuvent pas être traités par l'instrument pénal qu'est l'enquête judiciaire.* »). Ce point de vue est loin de faire l'unanimité. Pour Claude Guibert, expert en aéronautique, l'amélioration de la sécurité aérienne passe par l'existence indispensable de cette double enquête puisque « *L'enquête administrative, déclenchée à l'initiative du BEA, a pour seul but l'amélioration de la sécurité aérienne future. Elle ne s'occupe pas de réparer les conséquences de l'accident passé... Le BEA agit pour améliorer la sécurité future afin que les mêmes causes ne produisent plus les mêmes effets. C'est une très noble mission prospective, mais cette action n'est manifestement pas suffisante pour traiter, socialement, toutes les conséquences de l'accident passé... Ces deux enquêtes distinctes sont nécessaires car, au-delà de l'examen initial des mêmes constatations factuelles, les experts administratifs ou judiciaires n'auront pas à répondre aux mêmes questions* ». Maître Soulez-Larrivière souligne d'ailleurs lui aussi que les deux enquêtes non pas la même finalité (la découverte des causes pour l'enquête de sécurité et la recherche des responsables pour l'enquête judiciaire) mais il estime qu'« *il est difficile d'encadrer sur le terrain de la responsabilité pénale des faits relatifs à un accident d'aviation ou même à un sinistre industriel inconnu. C'est ce qui explique la durée très longue de l'instruction dans ces dossiers (15 ans pour le Mont Sainte-Odile, 10 ans pour le Concorde). Le fait que l'ouverture d'une information soit automatique piège l'institution qui se voit obligée à tenir un procès généralement surdimensionné pour souvent aboutir à des relaxes* ». Stéphane Gicquel, secrétaire général de la FENVAC, met en avant qu'il y a deux objections à confier aux seuls organismes d'enquêtes administratives un monopole : « *en l'état actuel [il y a] des garanties insuffisantes d'indépendance de ces organismes vis à vis de l'Etat qui peut voir aussi sa responsabilité engagée dans une catastrophe, mais également vis à vis des opérateurs* » et « *ces organismes qui interviennent suite à des accidents collectifs dans les transports le font dans un but unique - et tout à fait important - qui est celui de la sécurité et de la prévention du risque renouvellement* ». Dès lors, selon

Stéphane Gicquel *« considérer demain que les enquêtes administratives type BEA sont à même de suffire »* suite à une catastrophe non seulement enlèverait des droits aux victimes, entraverait leur demande légitime de vérité mais également porterait atteinte à la mission de sécurité remplie par ces organismes ». En sa qualité de juge d'instruction, Christophe Regnard reconnaît le caractère « classique » mais indispensable de l'enquête judiciaire (*« Il est donc essentiel qu'un ou plusieurs juges d'instruction (la co-saisine est d'ailleurs indispensable dans ce type de dossier) soient saisis et qu'ils le soient le plus rapidement possible par le parquet, afin de leur permettre de mettre en œuvre dès la survenance de la catastrophe l'ensemble des mesures utiles à l'enquête et de lever toute suspicion d'enquête orientée »*). Il souligne également qu'il s'agit d'une enquête particulière en raison de la technicité du domaine concerné (le domaine aéronautique) et du fait de la réalisation de l'enquête administrative, dont notamment le règlement n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 fait apparaître *« une forme de prééminence »* sur l'enquête judiciaire. Evolutions *« contestables... [car] elles rompent l'équilibre difficilement trouvé dans les années précédentes et mettent les magistrats, les enquêteurs et les experts qu'ils désignent en situation d'infériorité. Elles aboutissent à mettre l'enquête judiciaire sous le contrôle des enquêteurs techniques, ce qui paraît être une grave atteinte à l'indépendance de la Justice et pose des problèmes d'ordre constitutionnel »*. Pierre Wagner, en sa qualité de magistrat du siège, indique que les deux enquêtes sont indispensables n'ayant pas le même but et que *« l'enquête judiciaire est incontournable »*. Plus précisément en ce qui concerne le déroulement des enquêtes judiciaires, Pierre Wagner s'interroge sur le degré d'indépendance des experts d'autant qu'ils sont peu nombreux et qu'il pourrait être envisagé de faire appel à des experts étrangers *« mais cela engendrerait d'autres problèmes, notamment celui des traductions et donc des surcoûts tout à fait indésirables »*. A la question *« Peut-on réduire le temps de l'instruction ? »*, Pierre Wagner, prenant l'exemple du crash du Mont Saint-Odile, convient que *« c'est trop long »*. Il tire de ce constat que les demandes légitimes d'expertises et de contre-expertises impactent le délai d'instruction et qu'*« Envisager une expertise unique, administrative-judiciaire, me paraît actuellement une fausse bonne idée pour gagner du temps et de l'argent. Il faut garder à l'esprit que les missions de ces experts ne sont pas identiques »*. Selon Stella Bisseuil, avocate de parties civiles, la période d'instruction, souvent critiquée par les victimes invoquant un manque d'information, d'accès aux dossiers et d'écoute de la part des magistrats instructeurs, peut être réduite *« en améliorant la disponibilité des magistrats instructeurs, en les faisant aider pour les tâches qui ne sont pas purement juridictionnelles. En simplifiant également les règles de procédure pénale, qui résultent trop souvent d'empilements de textes rendant la procédure inutilement complexe et contraignante pour les magistrats comme pour les autres acteurs judiciaires »*. Christophe Regnard insiste aussi sur la médiatisation de l'enquête à laquelle est confrontée le juge d'instruction.

En second lieu, **pour ce qui est du procès**, la thématique de l'organisation matérielle et du déroulement des audiences donne lieu à des prises de positions parfois divergentes selon que l'on est avocat de la défense, avocat de parties civiles, représentant de la FENVAC ou magistrat. En sa qualité d'avocat de la défense, Maître Soulez-Larrivière considère que s'agissant des prévenus « *l'hostilité dont ils sont l'objet est très pénible à vivre. Parfois, certaines associations se comportent comme de véritables procureurs bis, avec des initiatives qui peuvent être déplacées* ». Il souligne qu'en France, les victimes peuvent assister aux débats ce qui constitue « *la survivance de l'action vindicative des victimes nonobstant leur indemnisation* » et que contrairement à la France, en Italie « *l'indemnisation des victimes leur interdit d'être représentées dans la salle d'audience et de soutenir l'action publique* ».

Stella Bisseuil, avocate des parties civiles, part de constats accablants : « *le temps d'attente du dossier pour l'audiencement est trop long* », « *les parties civiles sans avocat peuvent venir perturber l'audience en voulant exercer des droits qui sont légitimes mais qui peuvent enrayer la marche du procès. L'expérience montre que ces procès dits "collectifs" deviennent très "accusatoires": chacune des parties peut faire convoquer ses témoins, les interroger, faire venir ses experts, etc... Une seule personne peut occuper une place et un temps démesuré par rapport aux autres* » et « *surtout, la tenue du procès par les magistrats est rendue très complexe par l'empilement des textes, leur incohérence parfois, et également leur difficile compatibilité avec la convention européenne des droits de l'homme, et l'exigence du procès équitable* ». Néanmoins, elle souligne que « *la phase jugement est pour elles un soulagement du fait de sa visibilité, et de son caractère contradictoire* ».

Selon Stéphane Gicquel « *Longueur et complexité des enquêtes, piètre qualité parfois des expertises quand elles ne sont pas contradictoires, l'absence d'information de la part des magistrats, coûts des procédures, déséquilibres face à des prévenus aux moyens illimités, avocats peu impliqués, sentiment de ne pas être écoutés ou entendus ... Longue est la liste des griefs que peuvent faire les victimes au terme des années de procédure pénale que trop souvent encore elles subissent plutôt que d'en être pleinement actrices* ».

Pierre Wagner rappelle le nombre très important des parties présentes soulignant la difficulté de les regrouper en un seul lieu alors que la « *principale difficulté a trait à l'organisation du calendrier de l'audience. Il appartient au président de se projeter dans un temps imparti pour l'audience (location de salle pour deux mois, détachement temporaire des assesseurs), or on ne mesure pas à l'avance les aléas qui existent toujours* ». A la question « *L'existence d'un pôle spécialisé (instruction/procès) vous paraît-elle nécessaire et gage d'une meilleure efficacité à l'avenir ?* », Pierre Wagner répond que cela « *ne résoudrait rien* ». Car « *Les procès sont rares, il n'y a donc pas d'avantage à avoir des locaux dédiés, de plus, les magistrats sont soumis à une mobilité professionnelle qui ne va pas forcément de pair avec l'existence de tels pôles* ». Il serait plus favorable à la mise en place d'un corps de magistrats de réserve « *ceux qui ont eu des expériences en la matière* ». Pour Stella Bisseuil, la création d'un pôle

spécialisé serait une bonne solution qui passerait par un « *détachement des équipes spécialisées (police ou instruction) sur place, et non par la tenue d'une enquête à Paris ou en tous cas à distance du lieu de l'infraction. L'expérience a montré que lorsque l'enquête et l'instruction sont menées là où vivent les victimes, là où elles peuvent se déplacer et se défendre, elles sont plus fortes et plus présentes* ». En revanche, Maître Soulez-Larrivière considère que cela serait difficile à mettre en place « *parce qu'il n'aurait pas grand chose à faire* » au regard du faible nombre de catastrophe alors que « *Générer une sorte de corps expéditionnaire judiciaire pour traiter des "accidents" en soi paraît difficile* ».

Au final, une large majorité des contributeurs souligne l'intérêt de la judiciarisation à l'exception de Maître Soulez-Larrivière pour qui « *La judiciarisation française des catastrophes est un phénomène complexe. Il n'est bien sûr pas question de prétendre que certaines personnes pourraient de par leur fonction échapper à la responsabilité d'une infraction pénale. Mais comme le disait le Sénateur Haenel, reprenant une expression du signataire de ces lignes dans un article publié par Libération voici vingt ans, "Le pénal est fait pour les salauds, il n'est pas fait pour ceux qui ont commis des erreurs".* ». Pour cet avocat, la voie pénale est de nature à inciter les acteurs de l'aéronautique à taire les défauts et les erreurs par risque de poursuites pénales. En revanche, selon Stella Bisseuil « *C'est l'institution judiciaire qui offre les plus grandes garanties aux citoyens sous les contrôles de la Cour de cassation, du Conseil constitutionnel, et de la CEDH* ». La relaxe générale dans le dossier du Mont Sainte-Odile, après 14 ans d'instruction, n'est d'ailleurs pas considérée par Pierre Wagner comme le signe de l'inefficacité de la justice pénale mais comme « *l'aboutissement d'un processus par une réponse. L'enquête n'a pas dans l'absolu à avoir comme réponse la condamnation. L'absence de coupable n'implique l'inutilité du procès* ». Pour Christophe Regnard : « *La judiciarisation des catastrophes est un phénomène universel, qu'il est vain de combattre. Il convient au contraire de l'accompagner et de donner aux victimes la certitude que les causes de l'accident feront l'objet d'investigations poussées par une autorité réellement indépendante et dotée des moyens de fonctionner... Les procédures utilisées en France, malgré les difficultés liées tout à la fois à des moyens humains et techniques défaillants et à une loi pénale (la loi Fauchon) assurément trop restrictive, ont démontré leur efficacité. Elles permettent en effet très largement de déterminer une vérité technique et de donner aux victimes le sentiment que l'enquête a été menée en toute indépendance dans le respect des droits des parties. Si tout n'est pas parfait, il serait dangereux de « dépénaliser » ce contentieux* ». Enfin, Stéphane Gicquel souligne l'« *importance du procès pénal* » qui permet aux victimes de « *connaître la vérité sur les causes de la catastrophe, comprendre l'enchaînement qui a conduit au drame et faire en sorte que cela ne se reproduise pas* » ajoutant que « *pour les victimes seul le recours au juge pénal permet de connaître la vérité et plus encore seul le juge pénal garde leur confiance* ».

Partie IV : Pistes de réflexions et propositions sur la judiciarisation pénale des grandes catastrophes

Lors d'un colloque ayant pour thème « *la Déjudiciarisation* »²⁷¹, Jocelyne Amouroux, Procureur de la république démontrait que celle-ci pouvait se traduire par deux moyens : la dépenalisation ou décriminalisation (suppression de l'incrimination) ou un traitement différent de la réponse pénale donnée lors de la commission d'infractions : notamment les procédures alternatives en matière de poursuite. La faisabilité de ces deux pistes mérite d'être analysée en cas de catastrophes.

Au-delà, il faut envisager de renforcer l'efficacité de la justice pénale, notamment en quant au coût et la durée des procès de catastrophes.

Enfin, il semble opportun d'instituer le principe d'un retour d'expérience sur la gestion des évènements catastrophiques par la justice pénale.

I. La piste erronée de la dépenalisation ou de la décriminalisation : l'impossible dépenalisation sectorielle

Peut-on et doit-on dépenaliser les accidents collectifs ? La réponse est évidemment non. Un ensemble de principes juridiques s'y opposent.

Tout d'abord, **une dépenalisation générale des délits d'imprudence apparaît être une solution excessive en ce que, outre son effet en matière d'accidents collectifs, elle entraînerait la déresponsabilisation des acteurs sociaux, notamment dans les domaines sensibles de la sécurité du travail ou de la sécurité routière.** Une telle solution serait en outre contraire aux exigences de la Cour européenne en matière de droit à la vie (V. Partie 1, titre 2). L'existence des incriminations générales d'homicides et de blessures involontaires relève, non d'un but étranger à la sphère du droit pénal mais d'un objectif de protection de l'ordre public.

Le mécanisme actuel qui résulte de la loi du juillet 2000 a, de surcroît, reçu récemment un brevet de constitutionnalité. Dans le cadre du dossier de la catastrophe AZF, une QPC, rejetée par la chambre criminelle faute de caractère sérieux²⁷², a été posée par le directeur de l'Usine. Etait notamment invoqué, à l'appui de la QPC, la contrariété de la faute caractérisée prévue à l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal au prétendu « *principe constitutionnel de la nécessité des incriminations* », qui serait un corollaire du principe de la légalité criminelle et

²⁷¹ Colloque de l'Université d'Orléans, 26, 27 octobre 2011, La déjudiciarisation.

²⁷² Crim., 24 septembre 2013, n° 12-87.059, D. 2013. 2226 ; P. Hennion-Jacquet, « Le refus de renvoi d'une QPC relative à la faute caractérisée : l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal est clair, précis et favorable à l'auteur indirect », D. 2013. 2443 ; C. Lacroix, « AZF : la voie de la QPC se ferme », AJ pénal, novembre 2013, p. 605.

résulterait des dispositions des articles 4 et 5 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789.

Le directeur de l'usine AZF soutenait que l'article 121-3 du code pénal incrimine des comportements étrangers au droit pénal. Selon le demandeur, en instituant la faute caractérisée, le législateur aurait sanctionné, « *afin de complaire aux victimes* », un comportement dommageable qui relèverait « *par nature, de la seule responsabilité civile* ». Il n'existerait ainsi « *aucune nécessité* » justifiant que l'auteur du dommage soit condamné pénalement : l'objectif de la loi étant d'indemniser les victimes, seul le droit civil aurait vocation à être appliqué.

La loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 a eu pour objet de limiter le risque pénal des décideurs publics et des chefs d'entreprise²⁷³. Cette réforme avait comme objectif, en dépénalisant des « *poussières de fautes* » commises par ces derniers, la préservation des atteintes à l'intégrité ou à la vie des personnes et des droits des victimes. **Peut-on alors aller plus loin et envisager une dépénalisation partielle ou dite « sectorielle » ?**

La réponse semble, là encore, négative. Afin de satisfaire au respect du principe d'égalité, le Conseil constitutionnel pourrait sanctionner la méconnaissance si la loi visait exclusivement le cas des accidents collectifs.

Pas plus qu'il n'était possible lors de la réforme du 10 juillet 2000 de limiter celle-ci aux élus, on ne peut envisager d'exclure les accidents aériens, ferroviaires ou maritimes du champ d'application du texte. La généralité de la loi est une garantie contre l'arbitraire.

Une telle piste de circonscription de la responsabilité pénale non intentionnelle a été récemment introduite. La loi n° 2011-851 du 20 juillet 2011 relative à l'engagement des sapeurs-pompiers volontaires et à son cadre juridique²⁷⁴ vise peu ou prou à réduire le domaine de la responsabilité pénale en matière d'imprudence concernant les acteurs de la sécurité civile, lesquels peuvent également être mis en cause lors de catastrophes. À la suite de la catastrophe de FEYZIN à proximité de LYON, le 4 janvier 1966, où un feu de raffinerie a causé la mort de dix-huit personnes, dont onze sapeurs-pompiers, le chef de corps de LYON avait été condamné à un an d'emprisonnement avec sursis et 1 000 F d'amende par le tribunal correctionnel de VIENNE le 28 avril 1970, avant d'être relaxé par la cour d'appel de GRENOBLE. Ce fut encore le cas dans le cadre de la catastrophe de FURIANI, où des poursuites avaient été

²⁷³ J.-L. Nadal, La responsabilité pénale pour imprudence à l'épreuve des grandes catastrophes, La loi Fauchon : 10 ans après, Actes du colloque du 9 oct. 2010, Palais du Luxembourg.

²⁷⁴ H. Pauliat, « Sapeur-pompier volontaire : une activité bénévole et citoyenne au service de la collectivité », JCP A 2011, n° 37, p. 2296.

engagées à l'encontre d'un sapeur-pompier²⁷⁵.

La loi de 2011 opère un resserrement des hypothèses de responsabilité en matière d'imprudence au moyen de l'appréciation de la faute. Dorénavant, pour les personnes concourant aux missions de sécurité civile, « *Les diligences normales mentionnées à l'article 121-3 du Code pénal sont appréciées (...) au regard notamment de l'urgence dans laquelle s'exercent leurs missions ainsi que des informations dont elles disposent au moment de leur intervention* ». Par le biais de cette réforme, le législateur a pour objet d'alléger la responsabilité pénale des acteurs de la sécurité civile, en invitant les tribunaux à se pencher plus attentivement encore sur les difficultés et les limites auxquelles est confrontée l'action de ces derniers. Il renforce l'appréciation quant aux circonstances objectives entourant la commission des faits, reproduisant ainsi la méthode ayant présidé à la réforme de 1996. Une différence notable doit être néanmoins soulignée : en 1996, il avait adopté un texte de portée générale aboutissant à la modification du texte de l'article 121-3, alinéa 3, du Code pénal. Aujourd'hui, il procède par le biais d'un texte spécifique, afin de faire obstacle à la condamnation pénale d'une catégorie particulière d'individus. **On peut douter de la pertinence de la méthode consistant à établir un ou des critères particuliers à certaines catégories de responsables potentiels. Elle est discutable en ce qu'elle introduit une rupture d'égalité devant la loi pénale. L'établissement de règles particulières pour une catégorie laisse ainsi poindre la crainte d'une dépénalisation par secteur d'activité entraînant une inégalité de traitement non justifiable**²⁷⁶.

Enfin, **on signalera qu'une dépénalisation des catastrophes ne semble pas répondre aux préoccupations contemporaines, bien au contraire.** On en voudra pour preuve une proposition de loi déposée par le sénateur Fauchon, initiateur déjà de la loi du 13 mai 1996, puis de celle du 10 juillet 2000, relative à la délinquance d'imprudence et à une modification des dispositions de l'article 223-1 du Code pénal instituant le délit de « *mise en danger délibérée de la personne d'autrui* », discutée le 19 janvier 2012 au Sénat²⁷⁷. La proposition de loi du sénateur Pierre Fauchon envisageait de renforcer maladroitement²⁷⁸ l'efficacité du délit de risques causés à autrui afin de poursuivre les événements catastrophiques par le biais d'une modification de celle-ci. On assiste là à une tentative renforcement de la pénalisation dans le cadre des catastrophes !!

²⁷⁵ Crim., 24 juin 1997, RD public 1997, p. 1601, comm. X. Prétot.

²⁷⁶ C. Lacroix, « La répression de l'imprudence : à hue & à dia - Hésitations, inconstances ou incohérences législatives ? », LPA, 26 avril 2012, n°84, p.5.

²⁷⁷ Texte n° 223 (2010-2011) de P. Fauchon et plusieurs de ses collègues, enregistré au Sénat le 13 janvier 2011.

²⁷⁸ C. Lacroix, « La répression de l'imprudence : à hue & à dia - Hésitations, inconstances ou incohérences législatives ? », préc.

✂ **Proposition n°1 : Renforcer la juridicisation des catastrophes : adapter les incriminations et/ou les sanctions: les exemples italien et britannique**

L'analyse des législations européennes montre que dans bien des cas, les sanctions prononcées et encourues sont supérieures à celles de la législation française et notamment s'agissant des personnes morales. Parfois, la sévérité de la sanction tient soit à l'existence de qualifications spéciales (par exemple le droit italien) soit à la hauteur des sanctions.

Des exemples d'incriminations d'actes emportant une mise en danger collective, et non plus individuelle, de la vie, intégrité corporelle ou santé d'autrui, sont offerts par les législations pénales étrangères. Le Professeur J.-P. DOUCET relève dans son ouvrage qu'« *il peut s'agir du fait de provoquer un incendie, une inondation, un éboulement ou une avalanche, du fait de placer un explosif sur la voie publique ou un obstacle sur une voie de chemin de fer, du fait de laisser prendre la mer à un navire innavigable ou les airs à un avion en mauvais état d'entretien, du fait de détruire des matériels de sécurité* »²⁷⁹.

Il en est ainsi, comme on l'a vu précédemment, en droit pénal italien qui présente la particularité de prévoir des incriminations spécifiques cas de catastrophes aérienne, ferroviaire et maritime, en concours avec les infractions d'homicides et de blessures involontaires (v. partie I). De plus, les peines dans ces hypothèses peuvent être portées à 15 ans !

En France, la qualification de catastrophe ou la pluralité de victimes est pénalement indifférente dans le cadre des délits d'imprudence. L'utilisation des infractions involontaires permet au juge répressif de s'interroger *a posteriori* sur la qualification pénale du comportement en raison du dommage causé. Infraction de résultat, l'atteinte à la personne, à sa vie ou à son intégrité physique, consomme l'infraction. Les délits envisagés subordonnent la répression à l'existence d'une atteinte, à une incapacité temporaire de travail (ITT). La qualification de l'infraction se détermine alors en fonction de la durée de l'incapacité et de la gravité du dommage, les incriminations étant « *liées entre elles par un principe de progression* »²⁸⁰. Le législateur organise la répression eu égard aux conséquences dommageables, mais seulement dans une dimension individuelle et non quantitative. Cette circonstance n'est pas prise en compte légalement dans la détermination de la qualification ou de la sanction.

Cependant, le juge a la possibilité de prononcer une peine plus sévère pour tenir compte le cas échéant du nombre de victimes. Certaines décisions soulignent cependant expressément cette

²⁷⁹ J.-P. Doucet, *La protection pénale de la personne humaine*, Vol.1, La protection de la vie et de l'intégrité corporelle, Litec, 2ème éd, 1994, n°176.

²⁸⁰ Y. Mayaud, *Violences involontaires et Responsabilité pénale*, Dalloz Référence, 1^{ère} éd., 2003, p.107.

circonstance. Ainsi, le Tribunal correctionnel de BERGERAC, saisi suite à l'accident de passage à niveau de PORT-SAINT-FOY, a pu décider qu'« *au regard de la gravité des infractions qui constituent, au plan pénal, un fait unique, de leurs conséquences dramatiques par le nombre de personnes tuées ou blessées, il y a lieu de prononcer (à l'encontre du prévenu) la peine maximale prévue par la loi (...)* »²⁸¹. C'est également le raisonnement suivi par le Tribunal correctionnel de BONNEVILLE dans sa décision relative à l'incendie du tunnel du MONT-BLANC rendue le 27 juillet 2005. Si les juges ont rappelé que « *le principe de non-cumul des peines a pour effet que le plafond légal n'augmente pas avec le nombre de décès* », ils ont néanmoins souligné que « *l'importance du préjudice causé par l'infraction d'homicide involontaire et le trouble à l'ordre public qui en découle, ne sont pas les mêmes selon qu'il y a 1 ou 39 victimes. En l'espèce, la multiplicité des victimes qui crée un contexte de catastrophe est une circonstance très aggravante des faits* »²⁸².

Les réformes successives en matière d'infractions involontaires ont été centrées sur la faute et le lien de causalité, laissant le dommage hors des discussions. Elles étaient pourtant l'occasion de mener une réflexion globale sur la dimension de la répression des atteintes involontaires, passant d'une dimension individuelle à une protection collective. **Puisque le régime de la responsabilité pénale pour imprudence est organisé en fonction du résultat, il apparaît nécessaire de tenir compte de ce qu'est la notion de résultat dans les accidents d'aujourd'hui, notamment dans le cadre des catastrophes.** Ainsi, « *si l'on veut tenir compte du résultat produit, il y a un élément qui devrait être fondamental et qui a toujours été négligé, c'est celui tiré du nombre des victimes tant il paraît évident que l'attention que l'on porte à ce qu'on fait doit être d'autant plus forte que cela peut impliquer un plus grand nombre de personnes. Or cette infraction n'a toujours été considérée, comme les autres infractions contre les personnes, que sur un plan individuel mettant en rapport un seul (ou un nombre très limité d'auteurs) et une seule (ou un petit nombre) victime alors que de nombreux cas dans lesquels on invoque aujourd'hui, les infractions d' homicides ou de blessures par imprudence, sont des accidents collectifs ayant plusieurs auteurs qui ont commis des actes tous répréhensibles mais tous différents et éventuellement successifs et un grand nombre de victimes ayant subi des troubles très divers.*

²⁸¹ Trib. corr.. Bergerac, 9 avril 2002, Rev. préventive et sécurité, jan.-fév. 2003, n°67, note H.S.

Le tribunal a cependant assorti cette peine du sursis « afin de tenir compte l'état de santé du prévenu grièvement blessé dans la collision et de sa personnalité jusque-là exempte de reproches ».

²⁸² Trib. corr. 27 juillet 2005, inédit, doc. CERDACC; M.-F. Steinlé-Feuerbach, «Procès de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc: justice et pédagogie (Première partie : les aspects scientifiques de la décision) », JAC n°57 ; M.-F. Steinlé-Feuerbach, «Procès de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc: justice et pédagogie (Seconde partie : les aspects juridiques de la décision) », JAC n°58.

*Cette considération devrait être prise en compte au moins à titre de circonstance aggravante »*²⁸³.

Envisager la pluralité de victimes en tant que circonstance aggravante des délits d'imprudence conduit à s'inscrire dans le cadre plus général du rapport de la sanction et de l'importance du résultat de l'infraction. La gravité du résultat, et partant de la sanction, pourrait alors se traduire quantitativement au nombre de victimes. Déjà dans les années 70, des auteurs soulignaient que « *L'opinion publique est maintenant sensibilisée par l'ampleur quantitative des dommages causés, en cas d'accident grave. (...) A supposer que l'on conserve le principe d'un lien entre le dommage et la sanction, l'idée de faire du nombre des victimes une circonstance aggravante de la responsabilité pénale pourrait peut-être inciter à davantage de vigilance* »²⁸⁴.

Parfois prise en compte par les droits étrangers, la considération du nombre des victimes, en ce qu'elle traduit la notion d'atteinte au corps social, n'est pas inconnue du droit pénal interne. En effet, le législateur a plusieurs fois fait le choix d'intégrer la dimension collective par la voie de circonstance aggravante. Ainsi, la peine encourue est aggravée en raison de la pluralité de victimes dans la plupart des infractions réprimées dans le chapitre du Code pénal relatif aux atteintes à la dignité de la personne. Rien ne s'oppose *a priori* à la modélisation de cette démarche dans le cadre général des délits non intentionnels. D'ailleurs, l'introduction de cette dimension collective en matière d'imprudence dans notre droit positif a déjà été effleurée. Une loi ancienne -mais toujours en vigueur-, particulière en matière d'imprudence semble avoir envisagé la possibilité d'une conséquence collective. Ainsi, l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845 relative à la police des chemins de fer punit « *quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures...* » ou « *la mort d'une ou plusieurs personnes* ». Les dispositions pénales du texte de 1845 ont été ensuite étendues aux engins téléphériques par la loi du 31 octobre 1961²⁸⁵. Les auteurs du délit prévu par l'article 19 de la loi du 15 juillet 1845 sont punis de cinq ans d'emprisonnement et d'une amende de 25 000 F si l'accident a occasionné la mort d'une ou *plusieurs personnes*. Ce texte est plus sévère que l'article 221-6 du Code pénal s'agissant de la peine d'emprisonnement. Il est raisonnable de croire que l'ajustement des peines dans le sens de la sévérité a été fait en référence à la pluralité de victimes, le texte visant les accidents de train, transport collectif par nature, et donc la probabilité accrue en

²⁸³ M.-L. Rassat, *Droit pénal spécial : les infractions des et contre les particuliers*, Dalloz, coll. Précis, 5^{ème} éd., 2006, n°314. V. encore *Les infractions contre les biens et les personnes dans le nouveau code pénal*, collection Dalloz service, éd Dalloz, 1995, n° 206.

²⁸⁴ A. Chavanne et M.-C. Fayard, « Les délits d'imprudence », *Rev. sc. crim.* 1975, 1.

²⁸⁵ Loi n°61-1174 du 31 octobre 1961 « *rendant applicable les articles 12 à 27 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer à certaines entreprises de transport public* », JO 1^{er} novembre 1961, p.9915.

cas de faute de causer des dommages à de nombreuses victimes.

Ainsi, **conformément au principe de progression liant les infractions non intentionnelles d'atteintes à la vie et à l'intégrité physique de la personne, mais en poussant cette logique à son terme, il conviendrait de prévoir un dernier stade relatif à la pluralité de victimes.** Il n'est peut-être pas indispensable, comme on a pu parfois le suggérer, de « *prévoir une incrimination spécifique pour sanctionner les délits à l'occasion desquels sont touchées de nombreuses victimes du fait de négligences ou imprudences* »²⁸⁶. **Il suffirait d'introduire une circonstance aggravante tenant à la pluralité de victimes tout en respectant le caractère délictuel des incriminations d'homicides ou de blessures involontaires.** La prise en compte de la dimension numérique des conséquences de l'infraction, à tort ignorée du droit pénal, serait « conforme aux valeurs de notre temps et aux catastrophes qu'il connaît parfois »²⁸⁷.

L'intérêt d'une telle disposition résiderait non pas tant dans le prononcé effectif de peines plus sévères mais dans un effet symbolique et préventif. Le travail de qualification et l'effet d'intimidation de la peine seraient ainsi renforcés.

Dans cette optique d'adaptation des incriminations aux situations collectives, la rédaction de la circonstance aggravante pourrait être rédigée sur le modèle déjà usité au sein du Code pénal :

Les infractions prévues aux articles 221-6, 222-19 et 222-20 sont punies de (x) ans d'emprisonnement et de (x) euros d'amende lorsqu'elles sont commises à l'égard de plusieurs personnes.

Ce texte contribuerait à la constitution progressive d'un droit pénal spécial des catastrophes.

On ajoutera que **l'instauration d'un nouveau maximum des peines serait également opportun quant à l'amende encourue par les personnes morales.**

Actuellement, la responsabilité pénale des personnes morales est fixée aux articles 131-37 et suivants du code pénal. Ces personnes encourent des peines d'amende ainsi que les peines complémentaires énumérées à l'article 131-39 dudit code. L'article 131-38 al. 1^{er} précise : « *Le taux maximum de l'amende applicable aux personnes morales est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques par la loi qui réprime l'infraction* ». En conséquence, en matière non intentionnelle, l'amende est au plus de 225 000 €. Une telle peine peut parfois paraître

²⁸⁶ G. Mathieu, « Sida et droit pénal », Rev. sc. crim. 1996, p. 81.

²⁸⁷ M. Danti-Juan, in *Sang et droit pénal, à propos du sang contaminé...*, Travaux de l'institut de sciences criminelles de Poitiers, Cujas, 1995, p. 61.

inadaptée à répondre aux objectifs de dissuasion et de prévention du droit pénal. Des peines largement supérieures sont prononcées par exemple en Grande Bretagne ou en Italie (v. partie I).

L'aggravation de la peine encourue ne serait pas contraire à l'exigence de la proportionnalité des peines, proclamée à l'article 8 de la Déclaration de 1789, selon lequel la loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires. En effet, dans son contrôle de l'adéquation de la sanction à l'infraction, le Conseil constitutionnel n'exerce qu'un contrôle de l'erreur manifeste, ne vérifiant que « l'absence de disproportion manifeste entre l'infraction et la peine encourue »²⁸⁸. Le principe de proportionnalité des peines serait satisfait si le nouveau quantum de peine est fixé par le législateur en fonction d'un critère variant selon la gravité de l'infraction.

II. Le renforcement de l'efficacité de la réponse pénale : réduire le coût et la durée des procès de catastrophes

Le renforcement de l'efficacité de la justice pénale suppose de réduire le coût et la durée des procès. Il est ainsi possible d'agir sur la phase d'instruction et la phase de jugement. Trois propositions vont dans ce sens : la mise en place effective du pôle spécialisé afin de renforcer la phase de l'instruction, le recours à une procédure négociée et le prononcé des dommages et intérêts en matière aérienne concernant la phase de jugement.

✂ Proposition n° 2: La mise en place effective de pôles spécialisés

Les problématiques liées aux catastrophes, de transport ou technologiques, avaient poussé la commission Guinchard à constater que le principe d'une spécialisation judiciaire devait être posée pour tout contentieux pénal lié à un accident collectif²⁸⁹. Suivant ces conclusions, le législateur a créé des pôles spécialisés pour les accidents collectifs. L'extension géographique des ressorts des parquets, des juridictions d'instruction et de jugement spécialisés devait être fixée par décret.

Cependant force est de constater que plus de 2 ans après l'adoption de la loi, aucun pôle n'a vu le jour, aucun décret n'ayant été adopté.

Les auteurs de l'étude sont favorables à l'adoption rapide du décret d'application. Cependant, il convient de tenir compte de l'avis des professionnels qui s'interrogent sur l'efficacité sinon la pertinence de cette mesure ; l'organisation matérielle de ces pôles devrait, en effet selon eux, tenir

²⁸⁸ Décisions nos 86-215 DC du 3 septembre 1986, Loi relative à la lutte contre la criminalité et la délinquance, cons. 7 ; 2010-604 DC du 25 février 2010, Loi renforçant la lutte contre les violences de groupes et la protection des personnes chargées d'une mission de service public, cons. 14.

²⁸⁹ *L'ambition raisonnée d'une justice apaisée*, La documentation française, juin 2008, p. 279-283.

compte des impératifs de proximité et de lisibilité. Pour le moins, il conviendrait que la Chancellerie mette en place un fichier de magistrats référents ayant eu à connaître de dossiers de catastrophes, dont le statut et le cadre seraient à définir.

§ Proposition n° 3 : Le recours à une procédure négociée : les exemples italien et allemand

Le recours à une justice pénale négociée en matière de catastrophe, et donc l'introduction d'une forme de déjudiciarisation, paraît séduisante, notamment au regard du délai de la procédure que de l'économie quant à l'organisation coûteuse d'un procès. On rappellera à titre d'exemple que le procès de l'incendie du tunnel transalpin du MONT-BLANC en 1^{ère} instance avait coûté 800 000 € !²⁹⁰

L'étude des législations italienne et allemande a montré que le recours à des procédures négociées pouvait être utilisé. Ainsi, en Italie, cinq des co-accusés principaux dans le naufrage du Costa Concordia ont été condamnés dans le cadre de l'*applicacazionne della pena su richiesta delle parti* et la compagnie Costa Croisières a été condamnée à une amende d'un million d'euros au terme d'une procédure négociée (v. partie I, titre II, v. Italie). De même dans le cadre de la catastrophe ferroviaire d'ESCHEDE en Allemagne, la procédure a été clôturée par le biais d'une transaction (v. partie I, titre II, v. Allemagne).

Si la France, connaît dans son arsenal législatif des possibilités de mettre fin aux poursuites en recourant à des procédures alternatives au renvoi devant la juridiction correctionnelle, celles-ci se différencient nettement de ces solutions étrangères. **Si l'on tente de transposer, en utilisant les ressources procédurales existantes, deux possibilités sont envisageables *a priori* : la composition pénale et la procédure de comparution volontaire sur reconnaissance préalable de culpabilité dite du « plaider coupable » (CRPC). Mais en réalité, seule la seconde doit être sérieusement envisagée.** En effet, la composition pénale ne se conçoit que pour les affaires les plus simples et, conçue comme une mesure alternative aux poursuites, les obligations qui en résultent n'ont pas de caractère exécutoire et ne peuvent être mises en œuvre, même après validation, qu'avec l'accord de l'intéressé. Il n'est donc pas possible que la procédure aboutisse à une peine privative de liberté, même de très courte durée. Enfin, la composition pénale n'est pas un jugement, même si son exécution éteint l'action publique. Or, en matière d'atteintes involontaires à la vie, fondement usuel de la répression en cas de catastrophes, il paraît plus opportun de mettre en place une réponse pénale plus efficace, qui fondée sur un accord intervenant

²⁹⁰ Chiffre donné par R. Le Breton de Vannaise, président d'audience dans ledit procès, lors du colloque organisé par la Cour de cassation « *Cycle Pénal : Les affaires à dimension exceptionnelle* », 30 septembre 2013.

entre le parquet et la personne poursuivie, mais pour des faits justifiant une sanction plus ferme et se traduisant par une décision ayant force exécutoire telle que la CRPC.

Une autre solution consisterait à créer une possibilité de négocier la peine durant la phase de jugement laquelle supposerait une réflexion plus globale sur le fonctionnement de notre justice pénale.

L'extension de la CRPC à la situation des accidents collectifs suppose préalablement d'accepter de revenir sur la position française consistant à exclure les atteintes involontaires à la vie des procédures simplifiées. En effet, s'agissant de la procédure de comparution volontaire sur reconnaissance préalable de culpabilité, sont exclus les délits d'homicide involontaire (C. pr. pén., art. 495-16). Cette exclusion s'explique, selon certains auteurs, « *par la gravité du préjudice résultant de l'infraction, qui a paru imposer au législateur le recours à des poursuites devant le tribunal correctionnel selon les procédures ordinaires* »²⁹¹. Si une telle affirmation ne peut être réfutée, elle ne constitue pas un argument dirimant, empêchant de modifier les textes sur ce point.

En revanche, l'extension de cette procédure aux atteintes involontaires à la vie suppose de revenir sur la peine d'emprisonnement encourue. En effet, en l'état actuel de la législation, le procureur de la République ne peut proposer de peine d'emprisonnement supérieure à un an, ni qui excède la moitié de la peine d'emprisonnement encourue ; il peut proposer que cette peine soit assortie en tout ou partie du sursis. **Il semble plus opportun afin d'être cohérent avec la valeur protégée par l'infraction de prévoir la possibilité de prononcer une peine plus élevée.** On observera qu'en Allemagne et en Italie, le recours à la justice négociée permet le prononcé de peines parfois lourdes. En outre une telle possibilité permettrait une adhésion facilitée des parties civiles.

Par ailleurs, dans le cadre d'un recours possible à la CRPC, il ne saurait être question en cas de catastrophes d'y recourir par une décision d'office du procureur de la République à l'issue de l'enquête préliminaire ou de flagrance, de tels événements nécessitant à l'évidence la saisine d'un juge d'instruction aux vues de l'ampleur des investigations à mener. Il faut en revanche envisager une telle solution à l'issue d'une procédure d'information judiciaire. Une telle possibilité résulte de la loi n° 2011-1862 du 13 décembre 2011 relative à la répartition des contentieux et à l'allègement de certaines procédures

²⁹¹ F. Molins, Comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité, Rép. Pén., Dalloz, janv. 2013.

juridictionnelles [art. 27] (JO 14 déc.)²⁹². Dans cette hypothèse, le juge d'instruction a la faculté, et non l'obligation, de rendre une ordonnance de renvoi de l'affaire devant le procureur de la République aux fins de comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité. Le juge d'instruction n'est pas lié par l'accord ou la demande des parties et du procureur de la République.

Offrant une nouvelle possibilité de réduire le coût et la durée des procès de catastrophes, le recours à la CRPC reste une réponse pénale judiciaire et, à ce titre, permet de maintenir une protection efficace du respect de la vie, de l'intégrité de la personne et de la sécurité collective en tant que droits fondamentaux.

§ Proposition n°4 : L'indemnisation, par le juge pénal, en matière d'accidents aériens : les modèles espagnol et luxembourgeois

Il ressort de l'étude comparée que le droit espagnol ainsi que le droit luxembourgeois, contrairement au droit français, reconnaissent que le juge pénal est compétent pour statuer sur les intérêts civils en application du droit conventionnel.

Si la position de la Chambre criminelle française n'est pas gênante lorsque toutes les questions relatives aux intérêts civils ont été réglées avant la tenue du procès pénal, il n'en est pas de même lorsque de telles questions sont toujours en suspens et qu'un renvoi à une audience civile allonge encore la durée d'un parcours judiciaire déjà souvent bien long, comme cela fut le cas pour l'affaire du Mont Sainte Odile.

La jurisprudence française, quant à l'incompétence du juge pénal pour statuer sur le droit conventionnel aérien, remonte aux années 70. Ainsi, dans un arrêt du 17 mai 1966 relatif au délai de prescription²⁹³ la Chambre criminelle fait prévaloir que les dispositions de la Convention de VARSOVIE²⁹⁴ qui régissent les relations contractuelles sont étrangères à l'exercice de l'action civile devant le juge répressif ; il s'agissait en l'espèce de substituer la prescription triennale au délai de déchéance de deux ans posé par le droit aérien, ce qui était dans l'intérêt de la victime. Mais ensuite, par toute une série d'arrêts, la Chambre criminelle se prononçait pour une totale incompétence du juge pénal pour le prononcé des intérêts civils lorsque l'action était dirigée

²⁹² Cette extension de la procédure de comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité a été jugée conforme à la constitution par le Conseil constitutionnel : Cons. const. 8 déc. 2011, n° 2011-641 DC.

²⁹³ Crim., 17 mai 1966, D. 1966, 521, note P. Chauveau ; JCP 1966, II, 14703, note M. de Juglart.

²⁹⁴ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international datant du 12 octobre 1929, ratifiée par la loi française du 16 septembre 1931 et promulguée par le décret du 12 décembre 1932, élargie en France au transport interne par la loi du 2 mars 1957.

contre le transporteur aérien²⁹⁵. Il en a été ainsi dans le célèbre arrêt *Billet*²⁹⁶ où le transporteur aérien était attrait devant la juridiction pénale comme civilement responsable du dommage causé par l'infraction reprochée au commandant de bord, son préposé, pour un accident survenu lors d'un transport international soumis à la Convention de VARSOVIE. Cet arrêt précise que les conditions et limites posées par la Convention de VARSOVIE s'imposent aux tribunaux français – ce qui est parfaitement exact – pour en conclure qu' « *est exclu, pour les victimes d'un aéronef, le recours aux tribunaux répressifs français en vue d'obtenir du transporteur la réparation du préjudice dont elles ont souffert* ». En réalité, ainsi que le soulignent Michel de Juglart et Emmanuel de Pontavice en commentant l'arrêt *Billet*, « *Les rédacteurs de la convention n'ont pas voulu traiter de la compétence pénale en cas de dommages subis aux passagers ; et ils ont écarté volontairement cet aspect du problème* ». L'article 28 de la Convention de VARSOVIE qui vise la compétence territoriale n'interdit donc nullement au juge répressif de statuer sur les intérêts civils en matière aérienne. Pourtant, la jurisprudence de la Chambre criminelle est restée ferme sur ce point. Dans l'arrêt *Rousseau*²⁹⁷, alors que le transporteur aérien est reconnu coupable d'homicides involontaires, la Chambre criminelle affirme que l'action en responsabilité régie par la Convention de VARSOVIE « *ne saurait être confondue avec l'action en dommages-intérêts ouverte aux victimes d'une infraction par les articles 2, 3 et 418, aliéna 3, du Code de Procédure pénale, dès lors que la première de ces actions, fondée dans son principe sur une présomption de faute, est indépendante de toute infraction punissable et que dans la mesure où l'étendue de la réparation est exceptionnellement subordonnées à la preuve d'une faute, il s'agit d'une faute spéciale qui, d'une part, n'est pas nécessairement personnelle au prévenu, et qui, d'autre part, n'est pas identique à la faute pénale constitutive des délits prévus par les articles 319 et 320 du Code pénal* ».

Outre le fait qu'un transporteur aérien puisse actuellement être pénalement condamné comme personne morale, l'argument quant à la « faute spéciale » doit être revisité au regard de l'évolution de la procédure pénale. Pourtant, ce sont en des termes identiques que la Cour d'appel de BASSE-TERRE s'est prononcée dans l'affaire de l'accident aérien de SAINT BARTHELEMY²⁹⁸. Ainsi que le souligne Philippe Delebecque en commentant l'arrêt de la Cour

²⁹⁵ L. Boyer, « Le délai de l'article 29 de la Convention de Varsovie – Un combat douteux de la Cour de cassation », RFDA 1981, p. 282.

²⁹⁶ Crim. 3 décembre 1969, JCP 1970, II, 16353, note M. de Juglart et E. du Pontavice ; D. 1970, 81, note P. Chauveau.

²⁹⁷ Crim. 9 janvier 1975, RTD civ. 1975, p. 547, obs. G. Durry ; D. 1976, 116, note P. Chauveau.

²⁹⁸ CA Basse-Terre, 29 avril 2008, Rev. dr. des transports n° 7, juillet 2008, comm. 154, P. Delebecque ; JAC n° 84, obs. M.-F. Steinlé-Feuerbach.

d'appel de BASSE-TERRE, « *La décision s'explique par le fait que le juge répressif ne peut prononcer de condamnation que sur le fondement d'une faute ordinaire. Plus précisément, le juge répressif ne peut appliquer que le droit commun de la responsabilité civile, tout simplement parce que l'action civile est l'accessoire de l'action publique et parce ce qui fonde la compétence des juges répressifs est l'existence d'une infraction pénale donc d'une faute de nature délictuelle (...) Tant que le droit à réparation de la victime devant les tribunaux répressifs sera subordonné à l'existence de l'infraction, la jurisprudence se perpétuera.* »

Mais l'auteur ajoute avec raison : « *Il reste que les exceptions à ce principe ne cessent de se multiplier. Ainsi, l'article 470-1 du Code de procédure pénale permet au juge correctionnel qui prononce une relaxe du chef d'une infraction non intentionnelle d'accorder une réparation en application des règles du droit civil. Or, la jurisprudence a considéré que les prévisions spéciales d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation faisaient partie de ces règles. Dès lors, il est permis de se demander si la même solution prévaudra pour les prévisions spéciales d'indemnisation des victimes d'accident aériens* ».

Nous ne pouvons qu'approuver cette observation : **dès lors qu'il est évident que ce n'est pas le droit conventionnel qui s'oppose à la compétence du juge répressif, il suffirait que la Chambre criminelle assouplisse sa jurisprudence quant à la faute spéciale, comme elle a déjà su le faire en matière d'accident de la circulation**²⁹⁹. Ajoutons que si la Convention de MONTREAL, entrée en vigueur le 4 novembre 2003³⁰⁰, n'exige plus la démonstration d'une faute du transporteur pour que la réparation puisse être intégrale, nombre d'accidents aériens restent soumis à celle de VARSOVIE³⁰¹ qui prévoit toujours dans son article 25 que « *Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente convention qui excluent ou limitent sa responsabilité si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol. Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions* ». Cette faute, désignée sous le vocable de « *téméraire* » par les uns, d'inexcusable par les autres, ou encore de « *qualifiée* », doit être prouvée par le demandeur pour obtenir une réparation intégrale. Dès lors, il peut être intéressant pour le demandeur qu'une faute pénale soit retenue pour que soit établie la faute spéciale.

²⁹⁹ *Contra* : F. Pradon, comm. Cour d'appel du Grand-Duché du LUXEMBOURG (cinquième chambre siégeant en matière correctionnelle) 29 janvier 2013, RFDA 2013, p. 322.

³⁰⁰ C. Paulin, « Transport aérien international : entrée en vigueur de la Convention de Montréal », D. 2004, Le Point sur..., p. 1954.

³⁰¹ M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes », RISEO 2010-2, p. 5.

✂ **Proposition n°5 : La mise en place d'un retour d'expérience judiciaire en cas de catastrophe**

Ce rapport ne pouvait être purement académique et il est naturellement enrichi de l'expérience des professionnels qui y ont contribué. Au terme de l'étude menée et des rencontres avec les magistrats et les avocats ayant eu à connaître de tels procès, il est apparu le fait qu'il serait préjudiciable que leur expérience ne soit pas exploitée et parfois perdue. L'apport en termes de « fabrication » du droit est essentiel surtout à un moment où on s'interroge, à justice titre, sur l'office du juge et la justice du 21^{ème} siècle.

L'organisation de ce retour d'expérience, laquelle peut prendre différentes formes, permettrait sans nul doute d'apporter des réflexions nouvelles sur la gestion de tels procès.

Ainsi, l'équipe est amenée à faire une cinquième proposition qui est celle de **la mise en place d'un observatoire du suivi des procédures judiciaires liées aux accidents collectifs**.

Cet observatoire pourrait fonctionner en temps réel à partir de l'occurrence de l'événement collectif engrangeant et recoupant les informations, dont nous savons qu'elles sont largement diffusées ou accessibles. Cela permettrait aussi de percevoir plus vite les inflexions et les avancées mais aussi les obstacles récurrents ou nouveaux. Cet observatoire pourrait s'ouvrir également aux sinistres sériels, autre forme de catastrophe dont l'actualité est de plus en plus prégnante.

Annexes

Annexe n°1 : Tableaux récapitulatifs de la réglementation européenne

Annexe n°2 : Questionnaire victimes pour l'enquête qualitative et sociologique sur le traitement des victimes de catastrophes

Annexe n°3 : Grille d'analyse des dossiers judiciaires de catastrophes

Annexe n°4 : Planning prévisionnel d'audience de la catastrophe du Pic de bure

REGLEMENTATION COMMUNAUTAIRE ET PROCEDURES D'ENQUETE EN MATIERE D'ACCIDENTS AERIENS, FERROVIAIRES ET MARITIMES

	Accidents aériens	Accidents ferroviaires	Accidents maritimes
Cadre juridique	<p>* Convention de Chicago du 07/12/1944 (Annexe 13) relative à l'aviation civile internationale</p> <p>* Directive 80/1266/CEE du 16/12/1980 sur la coopération et l'assistance mutuelle des Etats membres dans les enquêtes sur les accidents d'aéronefs.</p> <p>* Directive 94/56/CE du 21/11/1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes et les incidents dans l'aviation civile.</p> <p>* Directive 2003/42/CE du 13/06/2003 sur les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.</p> <p>* « Charte européenne pour une culture juste » du 31/03/2009 adoptée par les partenaires sociaux du secteur de l'aviation civile européenne.</p> <p>* Règlement (UE) n°996/2010 du 20/10/2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE.</p>	<p>* Directive 91/440/CEE du 29/07/1991 relative au développement des chemins de fer communautaires. Modifiée par la directive 2001/12/CE.</p> <p>* Directive 2001/14/CE du 26/02/2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité. Modifiée par la décision 2002/844/CE de la Commission.</p> <p>* Directive 2004/49/CE du 29/04/2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité.</p> <p>En France :</p> <p>→ Loi n°2006-10 du 05/01/2006 : création de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), renforcement des pouvoirs propres du bureau enquête accidents transports terrestres.</p> <p>→ Décret n°2006-1279 du 19/10/2006 : objectifs de sécurité communs, méthodes de sécurité communes et indicateurs de sécurité communs aux Etats membres ; élaboration par les entreprises du « système de gestion de la sécurité ».</p>	<p>* Conventions internationale du 05/04/1966, du 02/11/1973, du 01/11/1974.</p> <p>* Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (+ protocole adopté le 01/11/2002).</p> <p>* Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) du 10/12/1982.</p> <p>* Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer annexé à la résolution A.849(20) de l'Assemblée de l'OMI du 27/11/1997.</p> <p>* Règlement (CE) n°392/2009 du 23/04/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.</p> <p>* Directive 2009/18/CE du 23/04/2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse et la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.</p> <p>En France :</p> <p>→ Loi n°2011-12 du 05/01/2011 et ordonnance n°2011-635 du 09/06/2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'UE et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes.</p> <p>* Règlement (UE) n°1286/2011 du 09/12/2011 relatif à l'adoption d'une méthodologie commune pour enquêter sur les accidents et incidents de mer.</p>

	Accidents aériens [selon Règlement (UE) n°996/2010 du 20/10/2010]	Accidents ferroviaires [selon Directive 2004/49/CE du 29/04/2004]	Accidents maritimes [selon Directive 2009/18/CE du 23/04/2009 et Règlement (UE) n°1286/2011 du 09/12/2011]
Champ d'application	Enquêtes de sécurité sur les accidents et incidents graves survenus dans l'UE + hors UE impliquant des aéronefs immatriculés dans un pays de l'UE ou exploités par une entreprise établie dans un pays de l'UE + sur des territoires pour lesquels un pays de l'UE peut désigner un représentant ou afficher un intérêt particulier (art. 3).	Obligation d'enquête suite aux accidents graves (collision, déraillement faisant au moins 1 mort ou au moins 5 blessés graves ou d'importants dommages au matériel, à l'infrastructure ou à l'environnement + accidents ou incidents ayant pu avoir des conséquences graves. Prise en compte de la gravité de l'accident, des conséquences sur la sécurité au niveau de l'UE, de la demande des gestionnaires et autorités de sûreté (art. 19, al. 2).	Enquêtes de sécurité sur les accidents / incidents de mer impliquant des navires battant pavillon d'un Etat membre + survenant dans la mer territoriale ou les eaux intérieures des Etats membres + mettant en jeu d'autres intérêts importants des Etats membres (art. 2, al. 1 et art. 5, al. 1 - directive) + accidents ou incidents peu graves présentant un intérêt pour la sécurité, une visibilité publique de l'accident, un risque en cas d'absence d'enquête (§2.2 - règlement + art. 5, al. 2 à 5 - directive).
Supervision de l'enquête de sécurité	Autorité nationale permanente et indépendante, responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (art. 4). Possibilité de coopération entre autorités nationales (art. 6). Mise en place d'un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (art. 7). Clarification du rôle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) (art. 8).	Organisme permanent d'enquête, indépendant des entreprises et gestionnaires d'infrastructures (art. 21, al. 1). Possibilité de coopération avec les organismes homologues des Etats membres et avec l'Agence ferroviaire européenne (art. 21, al. 5 et 7 ; art. 22, al. 1). Notification à l'Agence ferroviaire européenne, dans un délai d'une semaine, de l'ouverture de l'enquête (art. 24).	Organisme d'enquête permanent, impartial composé d'enquêteurs qualifiés (art. 8, al. 1 - directive). Possibilité de concertation / coopération avec les organismes homologues (§3.1 et § 3.4 - annexe au règlement n°1286/2011 + article 4, al. 2 ; art. 7 ; art. 10 ; art. 12 - directive). Notification d'intervention à l'organisme d'enquête dans un délai de 24 heures (§1.2 - règlement).
Statut de l'enquête de sécurité	Distincte de l'enquête judiciaire (considérant 4, art. 11). Coordination à prévoir entre les différentes enquêtes – de sécurité, judiciaire – pour l'accès au site, la conservation des preuves (art. 12-13). Principe de « culture juste » (considérants 24-25, art. 17, al. 3 et art. 19, al. 2).	Distincte de l'enquête judiciaire (art. 19, al. 4 ; art. 20 al. 3). Statut juridique des enquêteurs défini selon le système juridique des Etats membres (art. 20, al. 1 et 2). Les recommandations de sécurité n'emportent aucune présomption de faute / responsabilité (art. 25, al. 1).	Distincte de l'enquête judiciaire (art. 1, al. 2 et art. 4, al. 1 - directive). Statut juridique des enquêteurs défini par le système juridique des Etats membres (art. 4, al. 1 - directive). Les recommandations de sécurité, fondées sur l'analyse, ne déterminent pas la responsabilité ou la faute d'un accident (art. 15, al. 3 - directive + §5.1 et §6.1 - règlement).
Utilisation des données recueillies	Protection des données sensibles (art. 14). Rapport final dans les 12 mois suivant l'accident (art. 16, al. 6-7). Création d'une base de données des recommandations de sécurité à des fins de prévention (art. 17-18).	Enquête menée dans des conditions aussi ouvertes que possible (art. 22, al. 3). Rapport final dans les 12 mois suivant l'accident (art. 23, al. 1 et 2). Recommandations adressées à l'autorité de sécurité et, si nécessaire, à d'autres organismes ou autorités dans l'Etat membre ou d'autres Etats membres (art. 25, al. 2).	Protection des données et conservation des preuves par les Etats (art. 9 et art. 13 - directive). Consultation et complément de la base de données <i>Plate-forme européenne d'informations sur les accidents de mer</i> (art. 17, al. 1 – directive + §3.8 - règlement). Rapport final dans les 12 mois suivant l'accident (art. 14, al. 2 - directive). Mise en place d'un système d'alerte précoce (art. 16 - directive).
Aspects humains	Information sur les passagers / marchandises à bord (art. 20, al. 1 et 3). Mise en œuvre de plans d'urgence / mesures d'assistance aux victimes et à leurs proches (art. 21, al. 2), surtout au plan psychologique. Désignation d'une personne de référence pour le contact et le suivi auprès des victimes et leurs proches (art. 21, al. 3).	Information des victimes et de leurs proches, à intervalles réguliers, sur l'enquête et ses progrès ; possibilité pour eux de donner leur avis dans le cadre de l'enquête et commenter les informations contenues dans les projets de rapports (art. 22, al. 3).	

Annexe n°2

Questionnaire « victimes »

Vos démarches Juridiques							
				Appréciation globale de la relation avec les avocats			
Action juridique menée après l'évènement	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non		<input type="checkbox"/> insatisfait	<input type="checkbox"/> plutôt satisfait	<input type="checkbox"/> satisfait	<input type="checkbox"/> très satisfait
J'ai saisi un avocat à titre individuel							
J'ai saisi un avocat avec un collectif							
Prise de contact avec les autorités judiciaires après l'évènement							
Comment avez-vous été informé de vos droits de partie civile (accès au dossier, demande d'actes etc.) ? :							
				Appréciation globale			
Prise en charge-information du procureur	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non		<input type="checkbox"/> insatisfait	<input type="checkbox"/> plutôt satisfait	<input type="checkbox"/> satisfait	<input type="checkbox"/> très satisfait
Avez-vous été invité à la réunion d'information du procureur ?							
Comment évaluez vous votre prise en charge par les autorités judiciaires?							
				Appréciation globale			
L'instruction judiciaire	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non		<input type="checkbox"/> insatisfait	<input type="checkbox"/> plutôt satisfait	<input type="checkbox"/> satisfait	<input type="checkbox"/> très satisfait
Avez-vous été invité à participer à une ou plusieurs réunions organisées par le juge d'instruction ?							
Quelle est votre appréciation sur la durée de la procédure d'instruction?							
Auriez vous compris qu'il n'y ait pas eu d'enquête judiciaire ?							
Si l'évènement à fait l'objet d'un procès pénal, merci de répondre au point ci-dessous sinon passez au point suivant							
Le procès							
				Appréciation globale			
Période du procès	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non		<input type="checkbox"/> insatisfait	<input type="checkbox"/> plutôt satisfait	<input type="checkbox"/> satisfait	<input type="checkbox"/> très satisfait
Comment jugez vous l'organisation du procès (conditions matérielles etc..)?							
Que pensez vous de la durée du procès ?							
Avez-vous assisté régulièrement aux audiences?*							
Si ce n'est pas le cas l'auriez vous souhaité ?							
Vous a -t-on proposé de prendre la parole? *							
Le procès pénal vous a-t-il semblé utile ?							
Auriez vous compris qu'il n'y ait pas eu de procès pénal?							
*Si vous n'avez pas assisté aux audiences, pourquoi auriez vous souhaité y assister ? :							
*Si vous avez pris la parole au procès, le fait de prendre la parole vous a-t-il permis d'apaiser l'expérience traumatisante vécue, présentez en quelques mots votre ressenti							

Annexe n°3

Grille d'analyse des dossiers de catastrophes

Fiche d'identité de l'événement

Dénomination commune :

Retrouve-t-on cette dénomination dans les décisions de justice :

Date de l'événement :

Lieu :

Type de transport/ infrastructure :

Nombre de victimes (décès et blessés) :

Durée totale de la procédure : entre l'événement et la dernière décision entrée en force de choses jugées :

Nombre de décisions rendues (faire une simple chronologie en indiquant la juridiction et la date):

La phase d'enquête (partir de l'ordonnance de renvoi)

L'enquête de police et/ou de gendarmerie :

Flagrance/préliminaire

Durée :

Les autres enquêtes

Enquête administrative

Enquête parlementaire

Enquête interne

La phase d'instruction (noter les côtes)

Durée :

Réquisitoire introductif

Date :

Infractions visées :

Nombre de magistrats instructeurs nommés :

Date de la première commission rogatoire délivrée :

Chronologie des actes ordonnés par le JI

Nature des missions d'expertises et qualités de experts nommés(spécialisation et inscription sur quel liste)

Chronologie des actes demandés au JI par les parties

Les contestations devant la chambre d'instruction (qui, quel délai)

Coût des expertises (si information disponible)

Expertises privées versées au débat par les parties

Chronologie des constitutions des parties civiles

Décisions sur la recevabilité des constitutions des parties civiles

Ordonnances de prolongations

Moment des mises en examen

Nombre de saisine de la Chambre d'instruction

Clôture de l'instruction

Date

Avis à partie fin d'instruction(art. 175 CPP) : demande supplémentaire ou observations des parties

Ordonnance de renvoi

Infractions visées

Y a-t-il eu un non lieu partiel

Recours ?:

Comparaison ordonnance de renvoi et réquisitions du parquet

Phase de jugement 1^{ère} instance

Durée du procès :

Organisation du procès/localisation

Composition du tribunal :

Scénarisation de l'audience

Identification des parties civiles et ajouts dans la phase de jugement

Personnes physiques

Associations 2-15 du CPP

Syndicats

Nombre de prévenu(s) : Personnes physiques, personnes morales

Quelles sont les exceptions soulevées (nullités, compétence)

Citation directes (infractions visées)

Résumé de la décision (relaxe, condamnation)

Sanctions prononcées

Appel

Déclaration d'appel

Qui :

Dans quel ordre

Sur quoi :

Procédure devant la CA

Composition de la CA

Résumé de la décision (infirmation, confirmation)

Cassation

Déclaration de pourvoi en cassation (combien)

Dénonciations des pourvois au Procureur Général

Demandeur(s) au pourvoi :

Qui est représenté ?:

Résumé de la décision (rejet, cassation, renvoi)

Autres aspects

Les décisions ont-elles été publiées dans des revues. Si oui références

Combien y a-t-il de parties à la procédure ? Existe-t-il une différence entre le début et la fin de la procédure.

Pour les parties civiles comparer entre ordonnance de renvoi et la décision de 1^{ère} instance/ puis en appel

Existe-t-il un contentieux sur la durée de la procédure ? Si oui, chronologie de la procédure (juridiction et date), solution.

Cour d' Appel de GRENOBLE
TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE GAP
PROCES DE LA CATASTROPHE DU TELEPHERIQUE DU PIC DE BURE
PLANNING PREVISIONNEL DE L' AUDIENCE

Mercredi 12 novembre 2003	
12h30	Accès de la presse aux salles d'audience pour photos et vidéos
13h00	Accueil du public dans les salles
13h30	Ouverture de l'audience
13h30 à 18h00	Appel des parties, témoins et experts, Lecture de la prévention, Questions procédurales et matérielles
Jeudi 13 novembre 2003	
13h30 à 14h30	Rappel synthétique des faits Evocation des victimes
14h30 à 14h45	Pause
14h45 à 17h45	Personnalité et déposition rapide et spontanée des prévenus
Vendredi 14 novembre 2003	
13h30 à 15h30	Déposition du gendarme enquêteur
15h30 à 15h45	Pause
15h45 à 18h45	Dépositions des témoins de la société POMAGALSKI : GAUTHIER, SOUCHAL, GOIRAND, DUBOIS, REYLAN
Lundi 17 novembre 2003	
13h30 à 18h30	Déposition des experts judiciaires
Mardi 18 novembre 2003	
13h30 à 15h00	Prévenu CNRS-INSU
15h00 à 15h15	Pause
15h15 à 20h00	Prévenu IRAM et Prévenu DE JONGE Dépositions des témoins OPLATKA et FRANCOIS
Mercredi 19 novembre 2003	
13h30 à 16h00	Prévenu OBERTI et Dépositions des témoins GONTARD, CHAIX et DELANNOY
16h00 à 16h15	Pause
16h15 à 18h15	Prévenu APAVE Sud et Prévenu PONCHIER (1 ^{ère} partie)
Jeudi 20 novembre 2003	
13h30 à 16h00	Prévenu APAVE Sud et Prévenu PONCHIER (2 ^{ème} partie) Déposition du témoin « expert en électricité »
16h00 à 16h15	Pause
16h15 à 18h30	Prévenus LLEDO et GRIPPI
Vendredi 21 novembre 2003	
13h30 à 16h00	Prévenu CRAM Sud Est
16h00 à 16 h15	Pause
16h15 à 18 h00	Questions diverses

Lundi 24 novembre 2003	
13h30 à 14h15	Plaidoirie de Me TOMASI (Association des familles des victimes)
14h15 à 15h15	Plaidoirie de Me MOATTI (six familles et une société)
15h15 à 16h15	Plaidoirie de Me CHEVALLIER (quatre familles)
16h15 à 16h30	Pause
16h30 à 17h30	Plaidoirie de Me SALORD (quatre familles)
17h30 à 18h30	Plaidoirie de Me ROSTAIN (trois familles)
Mardi 25 novembre 2003	
13h30 à 14h15	Plaidoirie de Me GUY (deux familles)
14h15 à 15h00	Plaidoirie de Me DELISLE (deux familles)
15h00 à 15h30	Plaidoirie de Me BONAN (une famille)
15h30 à 16h00	Plaidoirie de Me FOSSAT (une famille)
16h15 à 16h30	Pause
16h30 à 17h00	Plaidoirie de Me JAUME (une famille)
17h00 à 17h30	Plaidoirie de Me LECLERC (une famille)
17h30 à 18h00	Plaidoirie de Me KUHN-MASSOT (une famille)
18h00 à 18h30	Plaidoirie de Me ALLEGRI (une famille)
Mercredi 26 novembre 2003	
13h30 à 14h00	Plaidoirie de Me ANQUEZ (une société)
14h00 à 14h30	Plaidoirie de Me BERLANGER (UD CFDT)
14h30 à 15h00	Plaidoirie de Me JANOT (SPEAG CFDT)
15h00 à 15h15	Plaidoirie de Me LECLERC (UD CGT)
15h15 à 15h30	Plaidoirie de Me JAUME (UD FO)
15h30 à 16h00	Plaidoirie de Me COLMANT (CPAM des Hautes Alpes)
16h00 à 16h30	Plaidoirie de Me DANA (Constitution de Partie Civile de l'IRAM)
16h30 à 16h45	Pause
16h45 à 18h45	Réquisitions de M. Michel SELARIES, Procureur de la République
Jeudi 27 novembre 2003	
13h30 à 14h45	Défense Prévenu 1
14h45 à 16h00	Défense Prévenu 2
16h00 à 16h15	Pause
16h15 à 17h30	Défense Prévenu 3
17h30 à 18h45	Défense Prévenu 4
18h45 à 20h00	Défense Prévenu 5
Vendredi 28 novembre 2003	
13h30 à 14h45	Défense Prévenu 6
14h45 à 16h00	Défense Prévenu 7
16h00 à 16h15	Pause
16h15 à 17h30	Défense Prévenu 8
17h30 à 18h45	Défense Prévenu 9
18h45 à 19h15	Plaidoirie Assureur
19h15	Fin de l'audience - Annonce de la date du délibéré

Le Tribunal Correctionnel sera présidé par Pierre VIARD, Président du Tribunal de Grande Instance de Gap, assisté de Jean-Paul PATRIARCHE, Juge et Patrick BEGHIN, Juge, assesseurs et d'Alain VINCENOT-VIVIAN, Juge, assesseur supplémentaire (art.398al.2 du code de procédure pénale)

Edité le 7 novembre 2003

Ouvrages, thèses

- Aristote, *Ethique à Nicomaque III*, 1, trad. Voilquin, Granier, Paris, 1950.
- J.-F. Burgelin, *La judiciarisation de la médecine, Le courrier de l'éthique médicale*, vol.3, 2003.
- L. Cadet, *Dictionnaire de la Justice*, PUF 2004.
- H. Denis, *Gérer les catastrophes. L'incertitude à apprivoiser*. Coll. Intervenir, éd. Les presses de l'université de Montréal, 1993.
- C. Damiani, F. Lebigot, *Les mots du trauma. Vocabulaire de psychotraumatologie*. Ed. Philippe Duval, Savigny Sur Orge, 2011.
- C. Damiani, M. Pereira-Fradin, *TraumaQ, un outil d'évaluation du psychotraumatisme*, Paris, ECPA, 2006.
- C. Degryse, *Dictionnaire de l'Union Européenne*, Bruxelles : De Boeck, 3^{ème} éd. 2007
- J.-P. Doucet, *La protection pénale de la personne humaine*, Vol.1, *La protection de la vie et de l'intégrité corporelle*, Litec, 2^{ème} éd, 1994.
- C. Eliacheff, D. Soulez Larivière, *Le temps des victimes*, Albin Michel, 2007.
- R. Favier et A.-M. Granet-Abisset, *Récits et représentations des catastrophes depuis l'Antiquité*, Grenoble, CNRS-MSH-Alpes, janvier 2005.
- R. Gassin, *Criminologie*, 6^{ème} éd. 2007.
- A. Guégan-Lecuyer, *Dommages de masse et responsabilité civile*, thèse, préf. P. Jourdain, avant-propos G. Viney, LGDJ, 2006
- C. Lacroix, *La réparation des dommages en cas de catastrophes*, thèse, préf. M.-F. Steinlé-Feuerbach, avant-propos D. Houtcieff, LGDJ, 2008.
- X. Latour, *La Sécurité et la sûreté des transporteurs aériens*, L'Harmattan, 2004.
- W. Laurent, *le traitement médiatique de la catastrophe*, thèse UHA, 15 déc. 2011.
- J-M. Marmayou, *La société au risque de la judiciarisation*, Collection: colloques & débats, Litec, 2008.
- Y. Mayaud, *Violences involontaires et Responsabilité pénale*, Dalloz Référence, 1^{ère} éd., 2003
- R. Merle et A. Vitu, *Traité de droit criminel*, tome 1, problèmes généraux de la science criminelle, Droit pénal général, Cujas, 7^{ème} éd., 1997.
- C. Morel, *Les décisions absurdes, Sociologie des erreurs radicales et persistantes*, tome I, Gallimard 2002, tome II, Gallimard, 2012.
- O. Mouysset, *Contribution à l'étude de la pénalisation*, LGDJ, tome 43, 2008.
- J. Pinatel, *Criminologie*, v. Interactionnisme, 1987.
- J. Pradel, *Droit pénal comparé*, Dalloz 2008.
- J. Pradel, A. Varinard, *Les grands arrêts de la procédure pénale*, Dalloz, 5^{ème} éd., 2006.
- M.-L. Rassat, *Droit pénal spécial : les infractions des et contre les particuliers*, Dalloz, coll. Précis, 5^{ème} éd., 2006.
- M.-L. Rassat, *Les infractions contre les biens et les personnes dans le nouveau code pénal*, collection Dalloz service, éd Dalloz, 1995.
- D. Salas, *La volonté de punir, Essai sur le populisme pénal*, Paris, Hachette, 2005.

D. Soulez Larivière, C. Eliacheff, *Le temps des victimes*, Paris, Albin Michel, 2007.
 F. Sudre, J.-P. Marguenaud, J. Andriantsimbazoniva, A. Gouttenoire, M. Levinet, *Les grands arrêts de la Cour européenne des Droits de l'Homme*, PUF, coll. Thémis, 3^{ème} éd., 2005.
 A. Tunc, *La responsabilité civile*, Economica, 1981.

Rapports

S. Guinchard, *L'ambition raisonnée d'une justice apaisée*, La documentation française, juin 2008.
La prise en charge des victimes d'accidents collectifs » Conseil National de l'Aide aux Victimes (CNAV), Ministère de la Justice, Octobre 2003.
 Rapport annuel, CNAV, direction des affaires criminelles et des grâces, Ministère de la Justice, décembre 2000.
 Rapport sous la présidence de M.-N. Lienemann, *Pour une nouvelle politique publique d'aide aux victimes*, Ministère de la Justice, 1999, la documentation française, coll. Rapports officiels, 1999.
 Rapport sur l'amélioration de la prise en charge des victimes de catastrophes et d'accidents collectifs, Ministère de la justice, 1996.
 Rapport sur les caractéristiques du procès pénal, Etude de législation comparée du Service des Affaires européennes du Sénat, Paris : Sénat 1997.
 Guide méthodologique sur l'organisation d'un procès sensible, Ministère de la Justice, janvier 2011.

Articles

C. Aubertin, « Le particularisme de l'action en responsabilité contre le transporteur aérien », in *La Sécurité et la sûreté des transporteurs aériens*, ss. La dir. de X. Latour, L'Harmattan, 2004.
 A.T. Beck, R.A. Steer, R. Ball, R., W. F. Ranieri, « Inventaire de Dépression de Beck » (BDI-II) ; Traduction française (site « psychomedia »), Comparison of Beck Depression Inventories-IA and-II in psychiatric outpatients. *Journal of personality assessment*, 67(3), 588-597, 1996.
 P. Billet, « Catastrophes naturelles : le retour du bouc émissaire ? », *Environnement* n° 2, février 2013, alerte 25.
 B. Bouloc, « Une nouvelle procédure pénale ? La durée des procédures : un délai enfin raisonnable ? », *Rev. sc. crim.* 2001 p. 55.
 L. Boyer, « Le délai de l'article 29 de la Convention de Varsovie – Un combat douteux de la Cour de cassation », *RFDA* 1981, p. 282.
 D. Brach-Thiel, « La théorie de l'ubiquité au service de la responsabilité pénale des personnes morales. A propos de la catastrophe du Zoufftgen » *AJ pén.* 2012, p. 539.
 R. Bronner, mise à jour R. Viricelle, 1995, « Chemin de fer », in *J.-Cl. Lois pénales* annexes, 1.
 J.-F. Burgelin, « Un fait de société, la judiciarisation » in « La société au risque de la judiciarisation », Collection: colloques & débats, *Litec*, 2008, p.7.
 A. Chavanne et M.-C. Fayard, « Les délits d'imprudance », *Rev. sc. crim.* 1975, 1.
 J. Dallest, « Le traitement judiciaire du procès sensible, enjeux collectifs et contraintes individuelles », *AJ Pénal* 2006, chr., p.101.
 C. Damiani, « Comment concilier réalité psychique et réalité judiciaire », *Revue Francophone du Stress et du Trauma*, 2003, T. 3, n° 1, pp 55-58.

- C. Damiani, « De la victimologie à la « victimolâtrie » », éditorial, *Revue Francophone du Stress et du Trauma*, 2007, 7(4), pp. 235-238.
- C. Damiani, « L'accompagnement psychologique durant le procès », *Revue Francophone du Stress et du Trauma*, 2005, T.5(1), pp. 37-42.
- M. Danti-Juan, in « *Sang et droit pénal, à propos du sang contaminé...* », *Travaux de l'institut de sciences criminelles de Poitiers*, Cujas, 1995.
- M-A. Descamp, « Catastrophe et responsabilité », *Rev. franç. sociol.*, XIII, 1972, 376-391.
- E. Desfougères, « L'abordage du Code des Transports par le paquet *Erika III* », *JAC* n° 116.
- J.-P. Doucet, « La loi applicable à l'action civile » in *Mélanges offerts à Georges Levasseur*, éd. *Gaz. Pal et Litec*, Paris 1995.
- E. Dreyer, « Un an de droit européen en matière pénale », *Droit pénal* n° 4, avril 2010, chron. 3.
- O. Ferrante, « Les objectifs et les moyens de l'enquête technique » in *La Sécurité et la sûreté des transporteurs aériens*, ss. la dir. de X. Latour, *L'Harmattan*, 2004, p. 111 et s.
- J.-F. Flauss, « Actualités de la Convention européenne des droits de l'homme » (août 2004-janvier 2005), *AJDA* 14 mars 2005 p.541-551 et *AJDA* 30 mai 2005, actualité jurisprudentielle, p.1133.
- S. Foreman : « Le réflexe pavlovien de la pénalisation » <http://www.soulezlariviere.com>.
- A. Garapon, in *La pénalisation nuit-elle à la démocratie ? Rencontres internationales du barreau de Paris*, *LPA* 1997, n°12, n° spécial.
- A. Gaudreault, « La victimisation secondaire » in Jolivet, D., Lopez., G., Tzitzis, S. (Eds.), *Dictionnaire critique des sciences criminelles*, Paris, Dalloz, 2004.
- F. Gölcüklü, « Le droit à la vie dans la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme », in *Mélanges en hommage à Louis Edmond Pettiti*, Bruylant, 1998, p. 415.
- L. Grard, « Accidents aériens : des enquêtes plus indépendantes, les droits des victimes mieux considérés » Commentaire du règlement n° 996/2010 du 20 octobre 2010, *Revue de Droit des Transports* 2011 comm. 13.
- L. Grard, « Les transports dans le débat juridique sur les agences de régulation de la Communauté Européenne » in *50 ans de Droit Communautaire, Mélanges en hommage à Guy Issac*, Toulouse : Presses de l'Université des sciences sociales de Toulouse I, 2004, p. 373 et ss.
- F. Le Guhenec, « Commentaires des dispositions pénales de la loi du 8 février 1995 : réformettes, réformes d'ampleur et occasions manquées ; Première partie : la procédure préparatoire. », *JCP G* 1995.I.3862.
- C. Guibert, « Nécessité de la double enquête (administrative et judiciaire) après un accident aérien », *Rev. tr. info. aéro. et asso.*, n° 139, mars 2007, p. 15.
- C. Guibert et N. Loukakos, « Principe de précaution et prévention » *Revue SFDAS* N°223.
- M.-C. Hamilton, N.S. Schutte, J. M. Malouff, « Echelle d'anxiété de Hamilton ». Echelle traduite en français et adaptée en auto passation, Hamilton anxiety scale [HAMA]. *Sourcebook of Adult Assessment: Applied Clinical Psychology*, 154-15, 1959.
- P. Hennion-Jacquet, « Le refus de renvoi d'une QPC relative à la faute caractérisée : l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal est clair, précis et favorable à l'auteur indirect », *D.* 2013, p. 2443 ;
- A. d'Hauteville, « L'indemnisation par les fonds de garantie », *Riseo* 2011-3, p. 110.
- J. Herman, « Le juge pénal, juge ordinaire de l'administration ? », *D.* 1998, chron., p.195.
- A.M. Ho Dinh, « Le vide juridique et le besoin de loi- Pour un recours à l'hypothèse du non droit », in *L'année sociologique*, vol. 57/2007, Autour du droit : la sociologie de Jean Carbonnier, *PUF*, 2007, p. 419 et s.

- H. Kenfack, in « Panorama de Droit des Transports janvier 2009 – décembre 2010 », *D.* 2011, p. 1445.
- R. Koering-Joulin, « Article 6-1. Durée de la procédure et constitution de partie civile » *Rev. sc. crim.* 1996, p.483.
- R. Koering-Joulin, J.-F. Seuvic, « Droits fondamentaux et droit criminel », *AJDA* 1998. 106.
- C. Lacroix, « La répression de l'imprudence : à hue & à dia - Hésitations, inconstances ou incohérences législatives ? », *LPA*, 26 avril 2012, n°84, p.5.
- C. Lacroix, « AZF : la voie de la QPC se ferme », *AJ pénal*, nov. 2013, p. 605.
- C. Lacroix, « Installations dangereuses, catastrophes technologiques et indemnisation : un comparatif franco-belge (prétexte pour un plaidoyer européen) », *Riseo* 2013-1.
- C. Lacroix, « L'influence de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme. Le droit au procès pénal en cas de catastrophes », *Riseo* 2011-3.
- C. Lacroix, « Organisation d'un procès sensible : un guide méthodologique », *JAC* n°112, mars 2011.
- J. Laengy, « Crash du mont Sainte-Odile : Dominique PERBEN s'en mêle », *JAC* n°31, février 2003.
- J. Laengy, « Crash du mont Sainte-Odile : encore quatre mois d'enquête », *JAC* n°36, juillet 2003.
- X. Latour « Les enjeux de la sécurité et de la sûreté des transports aériens au regard du droit communautaire » in *La Sécurité et la sûreté des transporteurs aériens*, ss. la dir. de X. Latour, *L'Harmattan*, 2004.
- C. Lienhard et M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Nouvelles logiques d'action et d'évolution des processus de réparation juridiques et para juridiques des victimes en France dans le cadre d'accidents collectifs ou de catastrophes » in *Risques collectifs et situations de crise*, sous la direction de Claude Gilbert, éd. L'Harmattan, 2002, pp. 173-184 (Colloque CNRS, 7-8-9 février 2001).
- C. Lienhard, « Encore un nouveau partenaire pour le procès pénal : les associations de défense - Le droit pour les fédérations d'association de défense des victimes d'accident collectif de se porter partie civile », *JAC* n°44, mai 2004.
- C. Lienhard, « Le droit pour les associations de défense des victimes d'accidents collectifs de se porter partie civile », *D.* 1996, chron., p.312.
- C. Lienhard, « Triste baisser de rideau jurisprudentiel », *JAC* n° 97, octobre 2009.
- A. Maron, Administration des douanes et des droits indirects, *Dr. pén.*, avril 2001, comm. 54.
- G. Mathieu, « Sida et droit pénal », *Rev. sc. crim.* 1996, p. 81.
- J.J. Menuret, « La compétence directe du Conseil d'Etat en matière de responsabilité pour durée excessive de la procédure – A propos du Décret du 28 juillet 2005 », *JCP G* 2005, ap. rap. 471.
- H. Pauliat, « Sapeur-pompier volontaire : une activité bénévole et citoyenne au service de la collectivité » : *JCP A* 2011, n° 37, p. 2296.
- C. Paulin, « Transport aérien international : entrée en vigueur de la Convention de Montréal », *D.*, 2004, Le Point sur..., p. 1954.
- S. Perez, « La durée raisonnable d'une procédure s'apprécie au regard de la complexité de l'affaire, du comportement du requérant et de celui des autorités », *D.* 2002, somm. p.689.
- S. Rabiller, « La Cour européenne des droits de l'homme sanctionne l'inertie des autorités publiques face à un risque industriel », *AJDA* 2005 p. 1133.
- J-F. Renucci, « Critères d'appréciation du caractère raisonnable d'une instruction préparatoire eu égard à la Convention européenne des droits de l'homme », *D.* 1997, somm. p.206.

- J-F. Renucci, « Les critères d'appréciation du caractère raisonnable de la durée d'une procédure pénale », *D.* 1995, somm. p.102.
- F. Rolin, « Le coût du retard à juger devant les juridictions administratives – L'arrêt qui valait un milliard d'euros », *AJDA* 2004, chron., p.2145.
- D. Salas, « L'éthique politique à l'épreuve du droit pénal », *Rev. sc. crim.* 2000, p. 163.
- F. Sarda, « Pour un juge d'instruction civil », in *Une certaine idée du droit, Mélanges offerts à A. Decocq*, Litec 2004.
- D. Soulez Larivière, « Accidents aériens : une révolution juridique », *Les Echos*, 15 septembre 2011, n°21017, p. 12.
- D. Soulez Larivière, « Connaître ou punir les erreurs ? », débats organisés par *Les amis de l'Ecole de Paris*, 19 octobre 2009.
- D. Soulez Larivière « De la victimisation et de nombreuses autres causes », *Pouvoirs*, n°128, 2008, p. 27 et s.
- D. Soulez Larivière : « La pénalisation à l'encontre de la sécurité » ; « les dangers de la pénalisation des accidents » <http://www.soulezlariviere.com>.
- D. Soulez Larivière, S. Foreman « Comprendre ou juger ? », *Le Monde*, 4 juillet 2008.
- C. Stamper, Colloque « Accidents aériens : l'expertise judiciaire, réalités et interrogations » organisé par l'académie de l'air et de l'espace, le 6 et 7 juin 2007, Compte-rendu, *JAC* n°76, juillet 2007.
- M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Crash du mont Sainte Odile : absence de responsabilité pénale », *JAC* n° 69, décembre 2006.
- M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Crash du Mont Sainte Odile en appel : comment le pénal réaffirme son autorité sur le civil dans le domaine des infractions non intentionnelles », *JAC* n° 83, avril 2008.
- M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Le droit des catastrophes et la règle des trois unités de temps, de lieu et d'action », *LPA* n°90 du 28 juillet 1995, p.9.
- M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Les trajectoires de l'obligation de sécurité du transporteur aérien de personnes », *Riseo* 2010-2.
- M.-F. Steinle-Feuerbach, « Procès de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc: justice et pédagogie (Première partie : les aspects scientifiques de la décision) », *JAC* n°57, octobre 2005.
- M.-F. Steinle-Feuerbach, « Procès de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc: justice et pédagogie (Seconde partie : les aspects juridiques de la décision) », *JAC* n°58, décembre 2005.
- F. Sudre « Droit de la Convention européenne des droits de l'homme », *JCP G* 2010, 70.
- M. Venet et C. Guibert, « Coexistence des enquêtes administrative et judiciaire en cas d'accidents aérien – Commentaire de la loi 99-243 du 29 mars 1999 », *Rev. Experts* n° 44-09/1999.
- E. Vermeiren, « Intérêts et limites des prises en charge précoces, en immédiat et post-immédiat. *Revue Francophone du Stress et du trauma* », 6(2), 65-69, 2006.

Allemagne

- C. von Bar, « Empfehlensich gesetz geberische Maßnahmen zurrechtlichen Bewältigung der Haftung für Massenschäden? », Gutachten A, in : Deutscher Juristentag (Hrsg.), Verhandlungen des 62. *Deutschen Juristentages*, Bremen, 1998, München : Beck 1998, p. 88 et s.
- F. Duploux, « Catastrophe ferroviaire d'Eschede : Des incohérences de la voie judiciaire allemande pour obtenir justice », *JAC* n°36, juillet 2003.
- M. Fromont et A. Reig (Dir.), *Introduction au droit allemand*, tome II, Paris, Cujas, 1984, p. 296.
- J. Leblois-Happe, « Eléments de la cohérence de la procédure pénale allemande », Conférence du 27 avril 2006, Cour de cassation,
http://www.courdecassation.fr/colloques_activites_formation_4/2006_55/mme_leblois_8487.html
- C. Roxin, « Einführung in die StPO 40 », *Aufl* 2006, p. XIX.
- Rapport du Service des Affaires européennes et internationales, Gestion des accidents collectifs en coopération internationale : Coopération avec la France - le cas de l'Allemagne, Paris : Ministère de la Justice, 2006.

Belgique

- B. Dubuisson, « Autopsie d'une catastrophe technologique en Belgique, La catastrophe de Ghislenghien », in Pour un droit équitable, engagé et chaleureux, *Mélanges P. Wessner*, éd. Guillod et Müller, coll. Neuchâtoise, 2011, p. 107 et s.
- B. Dubuisson, « La loi relative à l'indemnisation des dommages découlant d'un accident technologique », *Mélanges Simar* 2013.
- N. Estienne, L'indemnisation des victimes d'accidents ferroviaires, in *Liber amicorum J.-L. Fagnart*, Bruylant, 2008, p. 499.
- J.-L. Fagnart, « Le nouveau droit des catastrophes technologiques », *Revue Générale des Assurances et des Responsabilités*, sept. 2012.14883.

Espagne

- Rapport Gestion des accidents collectifs en coopération internationale. Coopération avec la France- le cas de l'Espagne, Ministère de la Justice- Service Des Affaires Européennes Et Internationales, 2006.
- Blanco Lozano, Carlos, Derecho Penal, *Parte General*. Editorial La Ley, 2003.

Italie

- M. Caputo, « Il diritto penale e il problema del patteggiamento », *Napoli*, 2009.
- F. Centonze, « La normalità dei disastri tecnologici: il problema del congedo dal diritto penale », *Milano*, 2004.
- E. Dolcini, « Problemi vecchi e nuovi in tema di riti alternativi: patteggiamento, accertamento di responsabilità, misura della pena », in *Riv. it. dir. e proc. pen.*, 2009, 569.
- J. Laengy, « Costa Concordia : un référé intéressant », *JAC* n° 121, février 2012.

C. Lienhard, « Costa Concordia : le juge des référés, ordonnateur et facilitateur de l'indemnisation des victimes », *Gaz. Pal.*, 18-19 avril 2012.

S. Marcolini, « Il patteggiamento nel sistema della giustizia penale negoziata », *Milano*, 2005, 41

P. Tonini, *Manuale di procedura penale*, Guiffré, éd. *Milan*, 1999.

M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Indemnisation des victimes du Costa Concordia : qui va piano, va sano..., », *JAC* n° 125, juin 2012.

Rapport Gestion des accidents collectifs en coopération internationale. Coopération avec la France- le cas de l'Italie, Ministère de la Justice - Service Des Affaires Européennes Et Internationales, 2006.

Luxembourg

D. Brach-Thiel « La théorie de l'ubiquité au service de la responsabilité pénale des personnes morales. A propos de la catastrophe du Zoufftgen », *AJ pén.* oct. 2012.

C. Lacroix et M.-F. Steinlé-Feuerbach , « Zoufftgen : une catastrophe franco-luxembourgeoise », *JAC* n° 92.

F. Pradon, comm. Cour d'appel du Grand-Duché de LUXEMBOURG (cinquième chambre, siégeant en matière correctionnelle), 29 janvier 2013, *RFDA* 2013, p. 322

M.-F. Steinlé-Feuerbach, note sous Cour d'appel du Grand-Duché de LUXEMBOURG (cinquième chambre, siégeant en matière correctionnelle), 29 janvier 2013, *RFDA* 2013, p. 315

R. Thiry, *Précis d'Instruction Criminelle en Droit Luxembourgeois*, t.I., éd. De Bourcy

Royaume-Uni

N. Andrews, *English Civil Procedure: Fundamentals of the New Civil Justice System* Oxford: Oxford University Press, 2003.

D. Bergman, *The Case for Corporate Responsibility - Corporate Violence and the Criminal Justice System*, Disaster Action, 2000.

C. M. V. Clarkson, "Corporate culpability". *Web Journal of Current Legal Issues* 2 1998;

M. Freeman, *Alternative Dispute Resolution*, Aldershot: Dartmouth, 1995.

J. Gobert, « *Corporate killings at home and abroad - reflections on the government's proposals* ». *Law Quarterly Review* 118: 72 , 2002.

J. Herring, *Criminal Law: Text, Cases and Materials*. Oxford :Oxford University Press, 2004.

R. Matthews, *Blackstone's Guide to the Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007*. Oxford : Oxford University Press. 2008

R. Mulheron, *The Class Action in Common Law Legal Systems : A Comparative Perspective* Oxford: Hart, 2004.

A.P. Simester et G.R. Sullivan, *Criminal law theory and doctrine*, 2^{ème} éd. 2004, Oxford. Portland Oregon.

Rapport annuel de HSE, www.hse.gov.uk.

Rapport Gestion des accidents collectifs en coopération internationale. Coopération avec la France. le cas du Royaume Uni de Grande-Bretagne, Ministère de la Justice - Service Des Affaires Européennes et Internationales, 2006.

Disaster Litigation: Practice Guidelines for Solicitors, The Law Society, October 2003, disponible en ligne à l'adresse :

<http://www.lawsociety.org.uk/professional/conduct/guidance/view=article.law?POLICYID=215051>).

Ministry of Justice (2007). "Guidance on the Act". Retrieved 2007-10-17.

A guide to the Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007, Ministry of Justice, oct. 2007.

Site internet :

<http://www.aaib.dft.gov.uk>

<http://www.dca.gov.uk>

<http://www.hse.gov.uk>

<http://www.lawsociety.org.uk>

Table des matières

Equipe.....	3
Remerciements	5
Table des abréviations utilisées	7
Introduction générale.....	11
Partie I : Etat des lieux : le phénomène de « judiciarisation pénale » des grandes catastrophes..	23
Titre 1. L'application du droit pénal aux grandes catastrophes de type accidents de transports collectifs : un phénomène typiquement français ?	25
A. La réalité française : entre « déjudiciarisation civile » et judiciarisation « pénale »	27
1. La déjudiciarisation « civile » des accidents collectifs	27
a) Une volonté de déjudiciarisation civile	28
b) Les limites à la « déjudiciarisation » civile	33
2. La juridicisation et la judiciarisation pénale des catastrophes	36
B. Approche comparative de la judiciarisation des grandes catastrophes : une pratique commune/partagée ?	41
1. Allemagne	42
a) Indemnisation et judiciarisation.....	42
b) enquêtes et pénalisation	44
2. Espagne.....	48
a) Indemnisation et judiciarisation.....	48
b) Enquêtes et pénalisation	52
3. Italie	57
a) Indemnisation et judiciarisation.....	57
b) Enquêtes et pénalisation	59
4. Belgique	65
a) Indemnisation et judiciarisation.....	66
b) Enquêtes et pénalisation	69
5. Luxembourg	73
a) Indemnisation et judiciarisation.....	73
b) Enquêtes et pénalisation	76
6. Grande-Bretagne.....	82
a) Indemnisation et judiciarisation.....	82
b) Enquêtes et pénalisation	84
Synthèse/Conclusion	91
Titre 2 La judiciarisation pénale des grandes catastrophes face aux exigences européennes	93
A. La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme : l'émergence d'un droit au procès pénal en cas de catastrophe	95
B. Les exigences de l'Union européenne en cas d'accidents de transports collectifs : entre enquête de sécurité et autonomie procédurale.....	100
1. Méthodologie et conduite des enquêtes.....	102

2. Le statut des enquêtes de sécurité et le rapport aux enquêtes judiciaires	106
3. L'assistance aux victimes	111
Conclusion sur l'Union européenne.....	111
Partie II : Analyse de l'efficacité de la justice pénale dans la gestion des grandes catastrophes	115
Titre 1. Le traitement judiciaire <i>in concreto</i> : les enjeux de la justice pénale.....	119
A. Analyse du traitement judiciaire des accidents collectifs	120
1. La méthode	121
a. La grille	121
b. Les événements retenus	121
2. Synthèse des enseignements.....	121
a. La dénomination de l'évènement	121
b. La durée	121
c. Les autres enquêtes	121
d. La phase d'instruction	121
e. L'expertise	122
f. Les parties au processus pénal	122
g. Les voies de recours	122
Conclusion	123
B. les enjeux identifiés de la justice pénale en matière d'accidents collectifs	123
1. La question de la multiplicité des enquêtes en cas d'accidents collectifs	123
2. La question du délai raisonnable de la procédure	127
3. La place des expertises	131
4. La question de la localisation/organisation du procès en matière de catastrophes	133
Titre 2. Enquête qualitative et sociologique sur le traitement des victimes de catastrophes par la justice pénale	143
A. Méthodologie	149
1. Événements pris en compte	149
2. Population concernée.....	149
3. Outils d'analyse retenus.....	152
B. Résultats	154
1. Description de l'échantillon.....	154
a) La répartition des victimes et des accidents	154
b) Age et genre	156
2. Les victimes et les associations de victimes.....	156
3. Les victimes et la procédure judiciaire.....	157
a) L'information sur les droits	157

b) Saisie d'un avocat.....	158
c) Satisfaction des victimes envers leur avocat	159
d) La réunion d'information organisée par le procureur	160
e) Prise en charge par les autorités judiciaires.....	161
f) Instruction judiciaire	161
g) Le procès	166
Conclusions	170
Partie III : Regards & Contributions à l'analyse de la judiciarisation des grandes catastrophes par les acteurs de la justice pénale.....	173
Regard de l'expert en aéronautique sur la judiciarisation des catastrophes, par C. Guibert	177
Regard de l'avocat de la défense sur la judiciarisation des catastrophes, par D. Soulez-Larivière	185
Regard d'un magistrat du siège sur la judiciarisation des catastrophes, interview de P. Wagner	193
Regard d'un avocat des parties civiles sur la judiciarisation des catastrophes, interview de S. Bisseuil	199
La judiciarisation des catastrophes, le regard de la FENVAC, par S. Gicquel	203
Regard d'un juge d'instruction sur la judiciarisation des catastrophes, par C. Régnard.....	215
Synthèse générale des contributions.....	227
Partie IV : Pistes de réflexions & propositions sur la judiciarisation pénale des grandes catastrophes	231
I. La piste erronée de la dépénalisation ou de la décriminalisation : l'impossible dépénalisation sectorielle	233
✂ Proposition n°1 : Renforcer la juridicisation des catastrophes : adapter les incriminations ou les sanctions: les exemples italien et britannique	236
II. le renforcement de l'efficacité de la réponse pénale : réduire le coût et la durée des procès de catastrophes	240
✂ Proposition n° 2 : La mise en place effective de pôles spécialisés	240
✂ Proposition n° 3 : Le recours à une procédure négociée : les exemples italien et allemand.....	241
✂ Proposition n°4 : L'indemnisation par le juge pénal en matière d'accidents aériens : les modèles espagnol et luxembourgeois	243
✂ Proposition n° 5 : La mise en place d'un retour d'expérience judiciaire en cas de catastrophes.....	246
Annexes.....	247
Bibliographie indicative	259
Bibliographie indicative de droit comparé	264
Table des matières	267