

JAC N° 145 (juin 2014)

TABLES DES MATIERES :

EDITO

INTERVIEW DU MOIS : S. Tisserond, président fondateur de l'IHMEC (Institut pour l'Histoire et la Mémoire des Catastrophes)

ACCIDENTS ET CATASTROPHES :

- C'était le 23 juin 1968
- Accidents de la circulation le juge pénal doit appliquer la loi du 5 juillet 1985, M-F. Steinlé-Feuerbach
- Accident durant un stage de voile, I. Corpart
- Baignade en mer hors forfait touristique, I. Corpart
- Action civile des héritiers de la victime d'un homicide involontaire, M. Lobé Lobas

SECURITE

- Lettre et chronique de J. Belotti

VEILLE

- L'expert au banc des accusés, K. Favro et M. Lobé Lobas
- Le droit à l'information dans le cadre des procédures pénales, M. Lobe Lobas

EDITO



Claude Lienhard,
directeur du JAC
(Photo CERDACC. Jo L.)

80, BIEN SÛR !

Lors de la réunion plénière du Conseil national de la sécurité routière qui s'est tenue le 16 juin, le Ministre de l'intérieur Bernard Cazeneuve a annoncé le choix d'une expérimentation sur un nombre limité de voies de l'abaissement à 80km/h de la vitesse maximale sur le réseau bidirectionnel.

Le CNSR a retenu, quant à lui, la proposition de réduction de la vitesse maximale autorisée sur l'ensemble du réseau des routes bidirectionnelles, c'est-à-dire les routes où les voies ne sont pas séparées d'un terre-plein central, aujourd'hui limitée à 90km/h. La position ainsi prise est perçue comme une demi-mesure et on ne peut que le regretter. On ne peut manquer de percevoir, en filigrane au moins, l'influence du lobby routier s'appuyant sur un discours à fort accent populiste, dans un domaine où l'approche scientifique devrait être la règle. Quand on sait quel est le coût social et humain des accidents de la circulation, il suffit pour s'en persuader de fréquenter les audiences où sont jugés les accidents ayant entraîné blessures involontaires ou, dans les cas les plus graves d'homicides involontaires, on ne peut qu'être que déçu voire en colère, car la prévention par l'abaissement de la vitesse s'impose !

MISE EN DANGER D'AUTRUI

C'est un évènement qui est passé quasiment inaperçu. Le 30 mai 2014, le Mega Express Five Ferry qui assure la liaison entre la Corse et Toulon a heurté un haut-fond. Il n'en poursuivra pas moins sa route et l'avarie n'aurait été déclarée que plus tard. Il y avait bien une brèche et quatre traversées ont été faites avec ce risque. La mise en danger d'autrui semble patente tout comme on peut présenter les causes de ce choix qui s'inscrivent dans une guerre des prix et une approche *low coast*. A ce stade, on ignore si des suites administratives et judiciaires seront données à cette situation. Il nous semble néanmoins qu'elle devrait être appréciée au regard de l'impératif découlant de l'ordre public de protection technologique.

On ne peut s'empêcher de faire un rapprochement avec l'ouverture en Corée du Sud du procès de l'équipage du ferry naufragé le 16 avril 2014 qui avait entraîné le décès de 292 personnes, 12 autres étant toujours portées disparues. Le Capitaine Lee Joon-Seok et trois autres membres d'équipage comparaissent devant un tribunal de Gwangju pour « homicide par négligence », un crime qui est passible de la peine capitale. Onze autres membres de l'équipage doivent répondre d'incriminations moins lourdes. On se rappellera que l'équipage du Sewol avait quitté le bord en abandonnant des centaines de passagers. Si on met ces évènements en résonance avec le drame de Costa Concordia, on ne peut que s'interroger sur la multiplication de défaillances humaines en terme d'appréhension du risque et bonnes prises de décision lorsque le risque se transforme en accident, et que l'accident devient une catastrophe. Comme si dans le choix des hommes ou leurs formations initiale et continue, ces attitudes et ces risques de défaillances n'avaient pas été analysés et si des règles impératives de bonne conduite n'avaient pas été administrées et en tout cas intégrées. En sachant aussi que des piqûres de rappel et des dispositifs de contrôle sont indispensables.

GENERAL MOTORS, LE MEA CULPA PAR LA FORCE DES CHOSES : DES VEHICULES DEFECTUEUX

L'équipe dirigeante actuelle de General Motors a dénoncé « un modèle d'incompétence » et procédé au licenciement de quinze salariés. En effet, pendant une

dizaine d'années, les négligences ont provoqué la mort d'au moins treize personnes voire plus. General Motors a laissé passer dix ans entre les premiers accidents survenus en 2004 et le rappel des voitures défectueuses en 2014. Ces voitures avaient comme défaut de s'arrêter brutalement sur la voie du fait d'un défaut du système de démarrage. General Motors va proposer un fonds d'indemnisation pour les victimes.

ET MAINTENANT A NOUVEAU, EL NINO

Le phénomène météorologique El Nino aurait 70% de chances de se développer dans les prochaines semaines, notamment dans l'Asie du Sud-Est et dans le Pacifique. Il s'agit d'un phénomène climatique qui se déclenche périodiquement dans le Pacifique sous l'effet d'un réchauffement de l'océan au large du Pérou et de l'Equateur. Il en résulte un bouleversement des températures, vents et pluies depuis l'Afrique orientale jusqu'à l'Amérique latine. De nombreux pays sont en situation de risques. Les économistes ont d'ores et déjà scénarisé les effets secondaires et collatéraux, à savoir une forte influence sur les prix agricoles avec des effets inflationnistes sur les prix alimentaires et la possibilité qu'une forte augmentation de ceux-ci puisse déclencher des troubles sociaux. Les investisseurs sont également aux aguets : ainsi, une note de la Société générale Corporate and Investment Banking prédit pour le Brésil un cercle vertueux de récoltes abondantes de soja ou de sucre qui pourraient s'écouler sur le marché où ces produits se seraient raréfiés.

LA SUISSE ET LES LANCEURS D'ALERTE

La question de l'efficacité de la protection des *whistleblowers* est importante. Un signal fort nous vient de Suisse. En effet, les procureurs fédéraux viennent d'estimer qu'un géologue qui a dénoncé les dysfonctionnements du programme de stockage des déchets nucléaires était dans une démarche légitime. Le géologue, grand spécialiste du stockage radioactif, avait transmis fin 2012 un document confidentiel au journal de référence suisse « Matin Dimanche » sous forme d'une présentation Power Point qui indiquait clairement que seuls deux sites suisses d'entreposage des déchets nucléaires étaient retenus au lieu des six encore officiellement à l'étude. Il apparaissait ainsi que les consultations des populations mises en place relevaient d'un stratagème alors que la décision politique et administrative était déjà prise. On retrouve ici la conjonction de deux éléments importants : d'une part, un expert qui a des réflexes citoyens et d'autre part, des organes de presse qui participent à la vitalité et à la crédibilité du débat démocratique.

DES DIFFERENTS USAGES DU MOUSTIQUE

Il ne faut jamais négliger les risques sanitaires. Alors que se profilent la période de vacances et les grandes transhumances, on rappellera qu'un nombre élevé de vacanciers revenant des Antilles font craindre la transposition en métropole de l'épidémie du

chikungunya. Malheureusement, le virus transmis par le moustique tigre est très virulent. Il y a près de 150.000 cas recensés dans toutes les Antilles et notamment en Guadeloupe, 35.000 cas - soit près d'un habitant sur 10 - infectés en quelques mois. Il y aurait également une cinquantaine de cas en France mais ce sont tous des voyageurs de retour des Antilles. Mais, ce qui est le plus inquiétant, c'est que le moustique tigre aurait élu domicile dans une vingtaine de départements de la métropole, là où il fait chaud et où il trouve des zones humides. Le moustique est également le vecteur de propagation de la dengue qui sévit notamment au Brésil pendant le Mondial. Le site du Ministère français des affaires étrangères a d'ailleurs averti les supporters des bleus de cette problématique. Au-delà de ces inconvénients, le moustique peut aussi avoir une fonction médico-légale. Ainsi, on apprend qu'en Italie une affaire de meurtre non élucidée en 2006 a pu l'être grâce au fait que les enquêteurs qui, initialement, n'avaient pas trouvé de traces de la présence de la victime au domicile de son présumé agresseur, ont pu identifier un moustique écrasé contre le mur avec du sang humain. L'analyse ADN a prouvé qu'il s'agissait du sang de la victime. Cet élément est venu conforter d'autres faisceaux de preuves...

L'INTERVIEW DU MOIS

Serge Tisseron, président fondateur de l'IHMEC (Institut pour l'Histoire et la Mémoire des Catastrophes)

Serge Tisseron est docteur en psychologie habilité à diriger des recherches à l'Université Paris VII Denis-Diderot, psychiatre et psychanalyste. En 2013, il a obtenu un Award de la Family Online Safety Institute (FOSI) à Washington « for outstanding achievement » en reconnaissance de ses travaux et notamment sur le site memoiredescatastrophes.org, unique en son genre en Europe.

Comment en êtes-vous venu à créer l'IHMEC en 2008 ?

Mon premier objet de travail, à la fin des années 1980, a porté sur les secrets de famille. Je me suis intéressé à ceux qui résultent de situations traumatiques personnelles, comme un avortement ou un suicide, mais aussi à ceux qui sont en lien avec des catastrophes naturelles ou sanitaires. Et je me suis aperçu que quand un événement traumatique privé ne peut pas être raconté et qu'il est gardé secret, la catastrophe qui l'a provoqué l'est aussi. Les catastrophes naturelles jouent ainsi le même rôle dans les collectivités que les drames dans les familles : il est difficile, voire impossible de les évoquer, et l'idée s'impose même parfois

que « moins on en parle, mieux cela vaut ». En plus, ce silence se justifie aussi parfois par des raisons économiques : ne pas faire peur aux investisseurs, aux touristes. Mais ce silence sur les catastrophes est contre-productif. Une entreprise peut, par exemple, se réimplanter sur les lieux même d'un glissement de terrain 50 ans auparavant, et risquer la catastrophe à son tour. Sans compter les souffrances liées à des catastrophes dont certains aimeraient parler, mais avec le risque de choquer leur communauté qui a préféré le silence.

Sur cette lancée, je me suis intéressé à l'importance de la mémoire dans la construction de la résilience, qui est la capacité de faire face à des événements traumatiques et de se reconstruire après eux. Je me suis aperçu que les personnes auxquelles on a caché une catastrophe ont plus de difficultés à affronter elles-mêmes de nouvelles catastrophes.

Et petit à petit, j'en suis venu à l'idée qu'il est essentiel de favoriser tout ce qui favorise la mémoire, parce que cela contribue à la construction de la résilience collective. Mon livre *La Résilience* (PUF, 2007) a attiré l'attention du MEDDE (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie) qui m'a encouragé à monter un projet dans ce sens. C'est ainsi que j'ai fondé l'IHMEC qui a créé, le 13 février 2012, le site Internet *Memoiredescatastrophes.org*, la mémoire de chacun au service de la résilience de tous. Le MEDDE continue à nous accompagner financièrement pour ce site.

Quelles sont les activités de l'IHMEC ?

Le but essentiel de l'IHMEC, c'est la création et la maintenance du site *memoiredescatastrophes.org* qui accueille tous les témoignages, écrits, sonores et visuels, sur des catastrophes survenues en France. Son objectif est de favoriser la résilience des communautés et des individus, en s'appuyant sur la mémoire des catastrophes du passé.

Il commence à être connu et intéresse de plus en plus les associations qui oeuvrent pour la protection des populations et les acteurs qui souhaitent construire une politique de prévention. En effet, en cas de catastrophe, ce sont les populations elles-mêmes qui devront gérer la situation. La meilleure façon d'y faire face, c'est d'y être préparé, et l'un des moyens d'y être préparé, c'est de connaître les catastrophes proches ou semblables, et la manière dont les générations précédentes y ont fait face. C'est autour de ces quatre thèmes - prévention, résilience, catastrophes et mémoire - que je suis invité à des colloques. C'est ainsi par exemple, que je suis intervenu, il y a quelques semaines, à Paris-La Défense sur le thème « Peut-on déjouer les catastrophes ? », et que j'interviens au Forum d'Information sur les Risques Majeurs (les IRISES 7) qui se tient à Marseille le 30 juin. Dans le même état d'esprit, l'IHMEC est partenaire du projet *Memo'Risks, Ma ville se prépare*, avec l'association Prévention 2000. C'est un projet formidable dans lequel les élèves sont invités à témoigner sur des catastrophes survenues dans leur commune. L'objectif est de rétablir la communication autour des catastrophes, notamment entre les générations. Parler librement des catastrophes pour développer une culture du risque.

Y a-t-il des mécanismes psychologiques communs aux individus dans la perception et la mémoire d'une catastrophe ?

Oui, tout à fait. Par définition, une catastrophe est un événement qui n'a pas été prévu ou dont l'intensité dépasse les prévisions. Les mesures de protection mises en place sont dépassées (digues détruites ou submergées, etc.). Mais il faut comprendre que c'est exactement la même chose pour les protections psychiques de beaucoup d'habitants des régions concernées. Elles aussi sont dépassées. Dans une catastrophe, les acteurs sont submergés de sensations et d'émotions d'une intensité exceptionnelle - peur, angoisse, images (« je n'ai jamais vu cela ») – qu'ils mettent le plus souvent « de côté » dans un coin de leur esprit afin de parer au plus pressé, notamment de sauver leur vie et celle de leurs proches. La population « fait face ». Mais après la catastrophe, un certain nombre d'habitants se dépriment, se mettent à avoir des angoisses inexplicables ou à faire des cauchemars. Tout ce qui a été « mis de côté » dans un coin de leur esprit pour faire face à l'urgence leur revient à partir du moment où il n'y a justement plus d'urgence. C'est ce qu'on appelle la mémoire émotionnelle de l'événement. Ces personnes sont épisodiquement replongées dans les terreurs passées qu'elles semblaient pourtant avoir bien gérées sur le moment, mais qu'elles avaient en réalité repoussées « sous le tapis » afin de gérer l'urgence. Pour elles, dans ces moments, le passé et le présent sont confondus. Cela les perturbe beaucoup, mais perturbe aussi leur entourage, et notamment leurs enfants, qui ne comprennent rien à ces moments et peuvent même parfois s'en croire responsables alors qu'ils n'y sont évidemment pour rien.

Pour dépasser cette mémoire émotionnelle qui bouleverse à la fois celui qui en est submergé et ses proches, il faut favoriser sa conversion en mémoire narrative : mettre des mots sur ce que l'on a vécu, sur les sensations et les émotions, prendre du recul. C'est l'objectif principal du site *Memoiredescatastrophes.org*, *la mémoire de chacun au service de la résilience de tous*. Les premiers qui témoignent donnent des mots à ceux qui n'en ont pas encore, leur permettent de sortir de leur isolement et de témoigner à leur tour. *Memoiredescatastrophes.org* veut rompre les deux murs du silence qui se renforcent souvent mutuellement autour des catastrophes, l'un au niveau de l'individu et l'autre au niveau de la société.

Quels sont les principaux traits de ce corpus de témoignages que vous publiez sur *memoiredescatastrophes.org* ?

Les témoignages sont très variés. Il y a d'abord la volonté d'être utile à la collectivité. La plupart des témoignages sont aussi inspirés par un souci de mémoire. Dans ce dernier cas, nombreux sont ceux qui passent par un tiers pour témoigner ou par une association.

Créer du lien, c'est l'idée de la résilience collective. Le site *Memoiredescatastrophes.org*, *la mémoire de chacun au service de la résilience de tous* veut contribuer à créer ce lien autour de la mémoire, individuelle et collective.

Propos recueillis par Myriam Buanic, rédactrice en chef du JAC

Biographie de Serge Tisseron sur <http://www.sergetisseron.com/biographie>

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>

<http://www.memorisks.org/actions.htm>

ACCIDENTS ET CATASTROPHES

C'ETAIT LE 23 JUIN 1968...

LA TRAGEDIE DU STADE MONUMENTAL DE BUENOS AIRES

Myriam Buanic, rédactrice en chef du JAC

Le 23 juin 1968, c'est le « Superclasico » au stade Monumental de Buenos Aires en Argentine, le derby entre les River Plate et les Boca Juniors.

A la fin du match (0-0), des milliers de spectateurs se dépêchent de gagner l'une des sorties du stade par un escalier sombre et très étroit. Mais la porte 12 est fermée... Des milliers de personnes sont bloquées à cet endroit.

D'autres spectateurs arrivent qui poussent les premiers malgré les cris. 71 supporters de Boca, jeunes pour la plupart, meurent asphyxiés et piétinés contre les portes du stade.

Les versions divergent sur l'origine du drame. Certains avancent que des drapeaux enflammés jetés dans les tribunes auraient provoqué un violent mouvement de foule.

D'autres catastrophes, parmi les plus meurtrières, dans les stades de football :

Le 23 mai 1964 à Lima (Pérou) : 318 morts au stade Nacional lors d'un match Pérou-Argentine.

Le 20 octobre 1982 à Moscou (URSS) : 340 morts au stade Loujniki à la suite de mouvements de foule.

Le 10 mai 2001 à Accra (Ghana) : 127 morts à l'Accra Sport Stadium à la suite d'affrontements entre supporters.

Pour en savoir plus :

<http://uneautrehistoiredufoot.blogs.lequipe.fr/>

ACCIDENT DE LA CIRCULATION : LE JUGE PENAL DOIT APPLIQUER LA LOI DU 5 JUILLET 1985

Marie-France Steinlé-Feuerbach, professeur des universités, directeur honoraire du CERDACC

COMMENTAIRE DE CRIM. 11 MARS 2014, N° 12-86.769

L'arrêt rendu par la chambre criminelle suite à un accident de la circulation ayant entraîné le décès d'un salarié et destiné au bulletin, a déjà attiré l'attention de la doctrine quant à son volet pénal (R. Mésa, « Précisions sur la faute caractérisée et la causalité directe en matière de délits non-intentionnels contre les personnes », Gaz. Pal. 17 avril 2014, n° 107, p. 5). Au-delà, il présente l'intérêt de rappeler que le juge répressif, lorsque qu'il se prononce sur les intérêts civils, doit utiliser les règles du droit civil.

D'ordre public, la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accident de la circulation s'applique de manière exclusive à ces victimes, ainsi qu'à leurs ayants droit. Par ailleurs, la loi n° 93-121 du 27 janvier 1993 permet à la victime d'un accident qui est à la fois un accident du travail et un accident de la circulation, ou à ses ayants droit, d'agir contre l'employeur ou ses salariés sur le fondement de la loi de 1985 pour la part de ses préjudices non indemnisée dans le cadre de la législation relative aux accidents du travail (art. L. 455-1-1 du Code de la sécurité sociale ; Civ. 2, 17 février 2011, n° 09-70.802). Cette loi s'impose également au juge pénal qui ne peut dès lors retenir une exonération partielle des prévenus de leur responsabilité civile.

Mots clefs : accident de la circulation – accident du travail – action civile – homicide involontaire – loi du 5 juillet 1985

Un salarié agricole d'origine laotienne, M. B., employé par un viticulteur, M. X., avait pris place à bord d'un tracteur agricole – plus précisément, un enjambeur - conduit par un autre

salarié, M. G., sur des vignes situées à flanc de coteaux. Le renversement du tracteur a causé le décès de M. B.

La Chambre criminelle confirme la condamnation du conducteur et de l'employeur pour homicide involontaire. Le premier pour avoir conduit le tracteur à une vitesse excessive et avoir transporté M. B. en violation des prescriptions de la notice d'utilisation de l'engin, le second pour avoir laissé M. G. conduire dans de telles conditions et n'avoir pas prodigué à M. B. une formation spécifique à la sécurité dans une langue qu'il pouvait comprendre.

La cassation est en revanche encourue quant aux dispositions sur l'action civile, la haute juridiction reprochant à la cour d'appel d'avoir tenu compte de la faute commise par la victime pour exonérer les prévenus de leur responsabilité civile à concurrence de moitié (I) alors que la loi du 5 juillet 1985 ne permet pas une telle exonération (II).

I. L'impossible raisonnement sur la faute...

Aux termes de l'article 2 du Code de procédure pénale « *L'action civile en réparation du dommage causé par un crime, un délit ou une contravention, appartient à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage causé directement par l'infraction.* ». Ainsi, le juge pénal, après s'être prononcé sur la culpabilité, doit encore se prononcer sur l'indemnisation des dommages lorsque les parties civiles le demandent. Tel est le cas dans cette affaire où les enfants et les petits-enfants de la victime ont saisi le juge répressif d'une demande en réparation de leur préjudice moral, sachant par ailleurs qu'il est maintenant admis que la faute de la victime directe est opposable aux victimes par ricochet ([Ass. Plén. 19 juin 1981](#), [JCP 1982, II, 19712](#), [rapp. A. Ponsard, D. 1982, p. 85](#), [concl. Cabannes](#), [note F. Chabas](#) ; cette solution a été reprise dans l'article 6 de la loi du 5 juillet 1985).

Précisons qu'en matière d'infraction non intentionnelle, l'indemnisation n'est pas conditionnée par la culpabilité du prévenu. En effet, depuis la loi n° 83-608, du 8 juillet 1983, renforçant la protection des victimes d'infraction, le tribunal répressif saisi de poursuites pour une infraction non intentionnelle et qui prononce une relaxe demeure néanmoins compétent pour « *accorder, en application des règles du droit civil, réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite* » ([art. 470-1 C.P.P.](#), [loi n° 96-393 du 13 mai 1996](#)).

Ultérieurement, a été inséré dans le Code de procédure pénale un article 4-1 selon lequel « *L'absence de faute pénale non intentionnelle au sens de l'article 121-3 du code pénal ne fait pas obstacle à l'exercice d'une action devant les juridictions civiles afin d'obtenir la réparation d'un dommage sur le fondement de l'article 1383 du code civil si l'existence de la faute civile prévue par cet article est établie ou en application de l'article L. 452-1 du code de la sécurité sociale si l'existence d'une faute inexcusable prévue par cet article est établie* » ([loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000](#)) et le juge répressif, en combinant les articles 2 et 4-1 C.P.P., est compétent pour statuer sur la responsabilité pour faute de prévenus relaxés.

En l'espèce, les prévenus avaient été condamnés et la faute pénale entraînait nécessairement une faute civile et par conséquent la responsabilité civile des prévenus. En raisonnant uniquement sur la faute, les juges d'appel en sont arrivés à prendre en compte celle de la victime pour énoncer que cette dernière « *a commis une faute caractérisée qui exonère partiellement les prévenus de leur responsabilité civile* ». Un tel partage de responsabilité, inhérent à la responsabilité subjective fondée sur l'article 1382 du Code civil, ne peut se concevoir en cas d'accident de la circulation lorsque la victime est non conductrice. Pareille erreur se devait donc d'être rectifiée.

II. ... en application des règles du droit civil

Selon l'article 1^{er} de la loi dite Badinter du 5 juillet 1985 ses dispositions s'appliquent « *aux victimes d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur* ». En l'espèce, il ne fait aucun doute que l'accident dont a été victime M. B. relève de la loi de 1985 car tous les critères d'application de celle-ci, tels qu'ils ont été dégagés par la jurisprudence sont vérifiés (V. not. E. Desfougères, « *Les incertitudes en matière civile après vingt ans de jurisprudence sur le champ d'application de la loi du 5 juillet 1985* », JAC n° 65, juin 2006 ; « P. Brun, Responsabilité civile extracontractuelle, 3^{ème} éd., Litec 2014, coll. Manuels, n° 678 et s.). Ainsi, l'enjambeur, tracteur agricole, est un véhicule terrestre à moteur (Civ. 2^{ème}, 6 juin 2002, Bull. civ. II, n° 114). Un champ étant un lieu de circulation (Civ. 2^{ème}, 5 mars 1986, D. 1987, somm. 87, obs. H. Groutel ; Civ. 2^{ème}, 10 mai 1991, Bull. civ. II, n° 137), il ne saurait en être autrement pour des vignes. L'implication du véhicule dans l'accident est évidente car un véhicule est considéré comme impliqué dans un accident de la circulation dès lors qu'il est intervenu d'une manière ou d'une autre dans l'accident (Civ. 2^{ème}, 28 mai 1986, D. 1987, 160, note H. Groutel). Enfin, le caractère soudain et fortuit de l'événement lui confère avec certitude la qualité d'accident.

Le régime particulier de cette loi s'impose alors au juge (cf. not. : Civ. 2^{ème}, 4 février 1987, D. 1987, 187, note H. Groutel ; 21 mai 1990, Bull. civ. II, n° 112 ; 23 janvier 2003, Bull. civ. II, n° 7 ; G. Wierderkehr, « *De la loi du 5 juillet 1985 et de son caractère autonome* », D. 1986, chr. 255), qu'il s'agisse du juge civil ou du juge pénal y compris pour l'indemnisation des victimes indirectes. La responsabilité des conducteurs n'est pas fondée sur la faute mais sur le risque et sur la garantie ; si la faute de la victime est prise en considération, c'est en suivant la logique propre à la loi de 1985. Selon l'article 3 alinéa 1 de la loi, « *Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à la personne qu'elles ont subies, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident* ». Cette faute inexcusable, définie comme la *faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience* » (Civ. 2^{ème}, 20 juillet 1987, Gaz. Pal. 1988, I, p. 26, note F. Chabas), prive la victime de tout droit à indemnisation ; en l'absence d'une telle faute la réparation des atteintes corporelles est intégrale.

M. B. avait certes commis une faute qui est d'avoir persisté à rester sur le tracteur malgré l'interdiction qui lui en avait été faite à la fois par son employeur et par le conducteur de

l'engin. Cette faute pourrait-elle être qualifiée de faute inexcusable et être considérée comme la cause exclusive de l'accident ? Au regard de la jurisprudence, il est permis d'en douter.

Quelle que soit l'appréciation de cette faute, il est certain qu'elle ne saurait conduire à un partage de responsabilité, ce qu'énonce avec justesse l'arrêt commenté : « *en vertu de cette loi (celle de 1985), la victime non conductrice d'un accident de la circulation ne peut être reconnue partiellement responsable de son propre dommage* ».

La cassation sur les dispositions ayant statué sur les intérêts civils ne pouvait qu'être encourue. Elle rappelle opportunément au juge répressif qu'il lui appartient de se prononcer sur la responsabilité civile en appliquant les règles de celle-ci, c'est-à-dire de raisonner alors en « civiliste » et non en « pénaliste » en gardant à l'esprit que la faute n'est pas nécessairement le fondement de la réparation.

Crim. , 11 mars 2014, N° de pourvoi: 12-86769 Publié au bulletin

Statuant sur les pourvois formés par :

- M. Henri X..., - Mme Y..., - M. Anong B..., agissant tant en son nom personnel qu'en qualité de représentant légal de ses enfants mineurs Kimmy A..., Teddy B... et Evan B..., - Mme Chanouvanh B..., - Mme Charouny B..., agissant tant en son nom personnel qu'en qualité de représentante légale de ses enfants mineurs Alida B... et Jhanell Katumba E..., parties civiles,

contre l'arrêt de la cour d'appel de BOURGES, chambre correctionnelle, en date du 20 septembre 2012, qui, pour homicide involontaire et infraction à la réglementation sur la sécurité des travailleurs, a condamné le premier, à trois mois d'emprisonnement avec sursis, 1 500 euros d'amende, et a prononcé sur les intérêts civils ; (...)

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué et des pièces de procédure que M. B..., salarié agricole d'origine laotienne employé par M. X..., viculteur, a trouvé la mort lors du renversement d'un tracteur agricole sur lequel il avait pris place et qui était conduit par M. G..., également salarié du même employeur ; que M. G...et M. X... ont été poursuivis du chef d'homicide involontaire, le premier pour avoir conduit le tracteur à une vitesse excessive sur un terrain accidenté et transporté M. B... en violation des prescriptions de la notice d'utilisation, le second pour avoir laissé M. G...conduire dans de telles conditions et avoir fourni à la victime une information insuffisante en matière de sécurité compte tenu de ses difficultés de compréhension de la langue française ; que le tribunal a déclaré coupables les deux prévenus qui ont interjeté appel ainsi que le procureur de la République et les parties civiles ;

Attendu que, pour confirmer le jugement, les juges du second degré, par motifs propres et adoptés, relèvent, notamment, que le renversement du tracteur résulte de sa conduite à une vitesse excessive sur un terrain présentant une pente importante, alors que M. B... était

assis sur l'engin en violation des consignes de sécurité ; que les juges ajoutent que M. X..., qui avait toléré le comportement dangereux de ce salarié ainsi que l'avait indiqué l'inspecteur du travail, n'avait pas veillé à prodiguer à M. B... une formation spécifique à la sécurité dans une langue comprise par lui ;

Attendu qu'en l'état de ces motifs, exempts d'insuffisance, et répondant aux chefs péremptoires des conclusions des parties, dont il résulte que le prévenu a commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer, au sens de l'article 121-3 du code pénal, la cour d'appel a justifié sa décision ;

D'où il suit que le moyen ne peut qu'être écarté ;

Sur le premier moyen de cassation proposé pour les parties civiles, pris de la violation des articles 1382 du code civil, 3 et 6 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, préliminaire, 2, 3, 464, 591 et 593 du code de procédure pénale ;

" en ce que l'arrêt, infirmatif, attaqué a dit que M. Bounsong B...avait concouru à la réalisation de son dommage à concurrence de moitié et a constaté que sa faute était opposable à ses ayants-droit ;

" aux motifs qu'il résulte de l'enquête et particulièrement de la déclaration de M. G...du 9 mars 2010 que M. B... devait prendre des fagots de piquets et les placer dans la benne du tracteur, puis après être monté sur l'engin pour couper les fils reliant ces paquets, en redescendre puisqu'il lui était interdit de rester sur la machine lorsqu'elle était en mouvement ; que M. G...précise que M. B... " ne voulait pas descendre et n'est jamais descendu. Etant donné que M. B... ne voulait pas faire ce que je lui demandais et qu'il voulait absolument rester sur le tracteur malgré mon interdiction, je suis descendu de la cabine pour lui expliquer qu'il devait descendre. Malgré mon insistance il n'est pas descendu et devant son refus et son obstination je n'ai pas insisté " ; que, par la suite au cours de la poursuite des travaux, son employeur, M. X..., est intervenu en lui indiquant qu'il " n'avait rien à faire sur le tracteur " alors que la victime avait refusé de répondre à ses injonctions malgré une seconde intervention de son employeur, qui donnait alors pour consigne à M. G...de continuer le travail, mais en roulant doucement et avec attention en raison de la présence de M. B... qui refusait encore de descendre ; que cette attitude de la victime constitue une faute caractérisée qui exonère partiellement les prévenus de leur responsabilité civile à hauteur de la moitié ;

" 1) alors que les juges du fond ne peuvent statuer sur les réparations civiles que dans les limites des conclusions dont ils sont saisis ; qu'il ne résulte pas des conclusions déposées au nom de M. X... qu'ait été sollicité un partage de responsabilité du fait de la faute de la victime ; qu'en cet état, en décidant que les prévenus ne devraient indemniser les ayants-droit de la victime que dans la limite de la moitié du dommage, du fait de la faute de la victime, la cour d'appel a statué au-delà des conclusions dont elle était saisie ;

" 2) alors que, pour retenir la faute de la victime, la cour d'appel constate qu'il résulte d'une audition de M. G..., que ce dernier aurait demandé plusieurs fois à la victime de ne pas

rester dans la benne, et qu'il en aurait même averti M. X..., son coprévenu, lequel aurait demandé au conducteur de l'enjambeur, au vu du refus de la victime de quitter la benne de cet engin, de rouler lentement ; que, par ailleurs, la cour d'appel a confirmé le jugement qui avait prononcé la condamnation des prévenus, en relevant que M. X... n'avait pas assuré une formation adéquate à la sécurité, en n'utilisant pas les services de traducteurs parlant laotien, comme la victime, après avoir rappelé que M. G...qui assurait cette traduction parlait Mong ; qu'en cet état, il résultait du jugement, confirmé sur la culpabilité, que la victime ne comprenait pas les prévenus et n'avait reçu aucune formation sur la sécurité dans une langue qu'elle comprenait, ce qui visait aussi les règles de sécurité concernant l'enjambeur ; qu'en retenant à son encontre une faute pour ne pas avoir déféré à leurs demandes de quitter la benne, quand il résulte du jugement que la victime ne pouvait pas les comprendre, la cour d'appel s'est prononcée par des motifs contradictoires et à tout le moins insuffisants ;

" 3) alors que la cour d'appel qui n'a pas recherché si, en ne faisant pas arrêter l'enjambeur et en ne prenant aucune sanction contre la victime quand il avait été informé du comportement de cette dernière, comme le tribunal le constate, non pas le jour même, mais les jours précédents, comme le rappelaient les conclusions pour les parties civiles, son employeur ne devait pas être considéré comme ayant donné une permission de s'installer dans la benne à la victime, ôtant tout caractère fautif au comportement de cette dernière, la cour d'appel a privé sa décision de base légale ;

" 4) alors qu'en vertu des articles 3 et 6 de la loi du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, seule la faute inexcusable et cause exclusive de son dommage peut être opposée à la victime, non conductrice du véhicule, et à ses ayants droit, en matière d'accident de la circulation ; que ladite loi s'applique à un enjambeur, véhicule autoporteur, se trouvant-il dans un champ ; qu'il en résulte que la cour d'appel qui n'a pas fait application de la loi du 5 juillet 1985, et n'a pas constaté une faute inexcusable et cause exclusive du dommage, exclue par le jugement entrepris ayant retenu que chacun des prévenus avait commis une faute ayant causé le dommage de la victime, a privé sa décision de base légale " ;

Sur le moyen, pris en sa quatrième branche :

Vu l'article 3 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985, ensemble l'article 1er de ladite loi ;

Attendu qu'il résulte du second de ces textes que les dispositions de la loi du 5 juillet 1985 relatives à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, qui sont d'ordre public, s'appliquent aux victimes d'un accident dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ;

Attendu que, selon le premier, les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne, sans que

puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident ;

Attendu que, saisis de la demande de réparation du préjudice moral subi par les enfants majeurs et les petits-enfants de M. B..., les juges du second degré, pour prononcer un partage de responsabilité, énoncent que la victime a commis une faute caractérisée qui exonère partiellement les prévenus de leur responsabilité civile à concurrence de la moitié ;

Mais attendu qu'en statuant ainsi, sans préciser si les parties civiles avaient, ou non, la qualité d'ayants droit au sens des articles L. 434-7 à L. 434-14 du code de la sécurité sociale, ni, dans le cas où elles n'auraient pas eu cette qualité, faire application d'office à un accident de la circulation de la loi d'ordre public du 5 juillet 1985, alors qu'en vertu de cette loi, la victime non conductrice d'un accident de la circulation ne peut être reconnue partiellement responsable de son propre dommage, la cour d'appel a méconnu les textes susvisés et les principes ci-dessus rappelés ;

D'où il suit que la cassation est encourue ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner les autres branches du moyen ni le second moyen de cassation proposés pour les parties civiles :

I-Sur le pourvoi de M. X... :

Le REJETTE ;

II-Sur les pourvois des parties civiles :

CASSE et ANNULE l'arrêt susvisé de la cour d'appel de Bourges, en date du 20 septembre 2012, mais en ses seules dispositions ayant statué sur l'action civile, toutes autres dispositions étant expressément maintenues ;

Et pour qu'il soit à nouveau statué, conformément à la loi, dans les limites de la cassation ainsi prononcée,

RENVOIE la cause et les parties devant la cour d'appel d'Orléans, à ce désignée par délibération spéciale prise en chambre du conseil (...)

ACCIDENT DURANT UN STAGE DE VOILE

Isabelle Corpart, Maître de conférences à l'Université de Haute-Alsace

Membre du CERDACC

Commentaire de Civ. 1^{ère} 4 juin 2014

Grièvement blessé lors d'une manœuvre d'empannage alors qu'il effectuait un stage d'apprentissage à la navigation à voile, un novice en matière de navigation demande réparation à l'organisateur de l'activité sportive.

Mots clef : Accident – faute (non-) - indemnisation - obligation de sécurité de moyens - responsabilité contractuelle - voile

Pour se repérer

M. Bo X..., novice en matière de navigation à la voile, a effectué un stage d'apprentissage organisé par la Société nautique de l'Estaque Mourepiane (SNEM). Dirigé pendant cette activité par M. Alain Y..., titulaire d'un brevet d'Etat, il a été grièvement blessé lors d'une manœuvre d'empannage. Il assigne la SNEM et la Mutuelle assurance des instituteurs de France (MAIF), l'assureur de cette dernière, en réparation de son préjudice. Il est débouté par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence le 19 septembre 2012 et forme un pourvoi en cassation.

Pour aller à l'essentiel

La cour d'appel n'est pas tenue de répondre à de simples arguments non assortis d'une offre de preuve, aussi peut-elle sans encourir la cassation, considérer que le demandeur n'établit pas que le moniteur de voile a commis une faute ou que la SNEM a manqué à son obligation de sécurité qui n'est qu'une obligation de moyens. Pour la Cour de cassation, l'article 1147 du Code civil n'est pas violé dans la mesure où les juges retiennent qu'il n'est pas démontré que la société nautique a manqué à ses obligations contractuelles, ce qui justifie qu'ils considèrent que les conditions de la responsabilité ne sont pas remplies.

Pour aller plus loin

Pour l'équipage d'un voilier, l'empannage est une manœuvre qui consiste à modifier la manière dont la voilure est établie pour accompagner un changement d'amure (du côté duquel le voilier reçoit le vent), en passant par le vent arrière. Cette manœuvre qui doit faire l'objet d'apprentissages a pour but d'optimiser la vitesse et le comportement du voilier. Elle peut toutefois s'avérer délicate, notamment par vent fort, car elle conduit à modifier l'orientation des voiles.

Le 16 mars 2008, lors de son stage de navigation à la voile, afin d'apprendre à maîtriser la conduite d'un bateau dans la rade de Marseille, M. Bo X... s'est trouvé sur une mer peu agitée, les conditions météorologiques n'étant pas mauvaises.

Il a pris place à bord d'un voilier avec un moniteur qui n'a pas non plus navigué de façon dangereuse – aucun reproche ne peut non plus être fait à la SNEM - le moniteur ayant réduit

la voilure en raison des conditions et ayant assigné une place à chacun des membres de l'équipage, installant en l'occurrence la victime à proximité de l'habitacle.

En revanche si la victime a été blessée lors de l'empannage, c'est parce, au moment de la manœuvre, elle s'est déplacée pour ramasser une manivelle et s'est malheureusement trouvée sur la trajectoire de l'écoute de bôme. Sa tête est allée heurter l'habitacle, ce qui lui a occasionné un traumatisme crânien et un coma durant trois mois.

Pour le reste, d'une part, l'équipage avait effectué plusieurs autres empannages sans difficulté les jours précédents et d'autre part, les consignes ont été respectées, hormis par M. Bo X... qui a modifié sa position. Aucune faute de M. Alain Y... ne ressort du dossier.

Ce dernier, moniteur d'une activité sportive, est tenu d'une obligation de sécurité vis-à-vis des participants. Il s'agit d'une obligation de moyens qui est appréciée avec rigueur dans la mesure où il s'agit d'un sport qui peut s'avérer dangereux.

Pour les prestations d'activités sportives, entourées d'aléa, l'organisateur, qui ne maîtrise pas le comportement de l'utilisateur, est assujéti seulement à une obligation de moyens. Il en va ainsi toutes les fois où l'activité sollicite une participation active des intéressés, ici un équipage de débutants sur le voilier. Il en irait autrement si les passagers ne jouaient aucun rôle actif ou si l'on utilisait le bateau comme moyen de transport.

Dans le cadre d'une obligation de moyens, une faute du moniteur doit être démontrée pour engager sa responsabilité et celle de la société nautique car le moniteur ne saurait être tenu pour responsable de tous les accidents survenus en mer. Il ne peut pas garantir l'absence de tout accident.

Telle est la position retenue par la Cour de cassation dans cette affaire ([Civ. 1^{ère} 4 juin 2014, n° 12-28368](#)), les manœuvres étant adaptées au niveau des élèves et M. Bo X... ayant participé à l'empannage puisqu'il a été chargé de border la grand-voile jusqu'à l'amener à environ 35° de l'axe du bateau, avant de s'asseoir à la place qui lui avait été attribuée par M. Alain Y...

La Cour de cassation avait pourtant admis l'inverse dans un cas similaire ([Civ. 2^{ème} 12 avril 2012, n° 10-20831](#)), déclarant que le skipper était seul responsable des accidents survenus à bord, notamment lors d'un empannage puisque, commandant de bord et pilote, il était le « gardien exclusif » du navire, prenant les décisions de manœuvrer.

En l'espèce, toutes les précautions ont été prises, notamment à propos du rappel des règles de sécurité et des places à occuper sur le bateau. Celle assignée à la victime ne présentait pas une dangerosité particulière.

On notera aussi que les conditions météorologiques n'interdisaient pas les sorties en mer mais devaient conduire à la prise de mesures de sécurité, ce qui semble avoir été respecté. La phrase rituelle « *Parés pour empanner* » avait bien été prononcée. En outre, la manœuvre incriminée était adaptée au niveau de la victime dans la mesure où elle faisait partie des apprentissages programmés lors de la sortie en mer, exercice déjà effectué la veille.

Autant de raisons qui expliquent le raisonnement tenu par les juges du fond et le rejet du pourvoi.

Civ. 1^{ère} 4 juin 2014

LA COUR DE CASSATION, PREMIÈRE CHAMBRE CIVILE, a rendu l'arrêt suivant :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Aix-en-Provence, 19 septembre 2012) que M. X..., qui effectuait un stage d'apprentissage à la navigation à voile organisé par la Société nautique de l'Estaque Mourepiane (SNEM) et dirigé par M. Y..., ayant été grièvement blessé lors d'une manœuvre d'empannage, a assigné la SNEM, la Mutuelle assurance des instituteurs de France (MAIF), assureur de cette dernière, en paiement de diverses sommes en réparation de son préjudice ; Sur le premier moyen, pris en ses quatre branches : Attendu que M. X...fait grief à l'arrêt attaqué de le débouter de sa demande d'indemnisation formée contre la SNEM et son assureur la MAIF, alors, selon le moyen : 1°/ que l'organisateur d'une activité sportive est tenu d'une obligation de sécurité à l'égard de ses clients ; que si cette obligation est en principe une obligation de moyens à l'égard des participants ayant un rôle actif dans l'activité sportive pratiquée, elle devient une obligation de résultat lorsque l'activité sportive est dangereuse et que le participant est novice, puisque sa participation est alors limitée ; qu'en l'espèce, M. X...rappelait qu'il était un novice en matière de navigation à voile et que le stage au cours duquel il a été grièvement blessé était un stage d'apprentissage ; qu'il faisait également valoir que la manœuvre d'empannage était dangereuse car elle pouvait être d'une extrême violence par vent fort ; qu'ainsi la SNEM était tenue envers lui d'une obligation de sécurité de résultat ; qu'en décidant le contraire, sans rechercher, comme elle y était invitée, si la qualité de novice de M. X...et la nature dangereuse de la manœuvre d'empannage par vent fort étaient de nature à caractériser une obligation de sécurité de résultat à la charge de la SNEM, en l'absence de rôle réellement actif de M. X..., la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles 1135 et 1147 du code civil ; 2°/ que l'organisateur d'une activité sportive est tenu, en ce qui concerne la sécurité des participants, d'une obligation de moyens appréciée avec plus de rigueur lorsqu'il s'agit d'un sport dangereux ; que sa faute est établie lorsqu'il ne respecte pas les préconisations de sécurité de ce sport ; qu'en l'espèce, M. X...faisait valoir que, selon les critères d'évaluation pour la délivrance du brevet d'Etat 1er degré de voile, il était précisé que le candidat devait savoir faire respecter et enseigner les règles de sécurité, ce qui imposait notamment d'alerter les participants débutants du risque de choc avec la bôme ou l'écoute lors d'un empannage par vent frais et d'insister sur l'interdiction de bouger pendant la manœuvre ; que la cour d'appel s'est bornée à relever que M. X...n'établissait pas qu'une place moins dangereuse aurait pu lui être attribuée et que l'équipage avait été averti des risques inhérents à l'empannage « pour avoir la veille réalisé des exercices d'empannage » ; qu'en se prononçant ainsi, sans rechercher, comme elle y était invitée, si M. Y...avait interdit à son équipage de débutants de bouger pendant la manœuvre d'empannage par vent frais, après les avoir averti du risque de blessure grave ou mortelle lié à une telle manœuvre dans de telles conditions, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles 1135 et 1147 du code civil ; 3°/ que M. X...faisait valoir en outre que, par un vent de force 6,

avec un équipage composé notamment de débutants, il est recommandé, pour des raisons de sécurité, de ne pas empanner ; qu'en se bornant à affirmer que les conditions météorologiques n'étaient pas mauvaises, sans rechercher, comme elle y était invitée, si M. Y...aurait dû s'abstenir de procéder à un empannage, avec un équipage composé pour l'essentiel de débutants, par vent de force 6, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles 1135 et 1147 du code civil ; 4°/ que M. X...faisait encore valoir qu'une solution sûre et efficace pour limiter, voire supprimer les risques liés à un empannage violent, consistait dans la pose d'un frein de bôme, et que la SNEM, en présence de débutants, aurait dû prévoir la mise à disposition d'un bateau équipé d'un tel dispositif ; qu'en ne recherchant pas si la SNEM avait manqué à son obligation de sécurité en ne prévoyant pas un dispositif de frein de bôme, s'agissant d'un équipage composé essentiellement de débutants, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles 1135 et 1147 du code civil ; Mais attendu que l'arrêt, après avoir énoncé qu'un moniteur de sport est tenu d'une obligation de sécurité de moyens, relève, par motifs propres et adoptés, d'abord, que les conditions météorologiques n'étaient pas mauvaises, que M. Y...avait tenu compte d'un vent de secteur ouest de force 5-6, en réduisant la grand'voile de deux ris, et que la manœuvre d'empannage, qui faisait expressément partie des apprentissages proposés dans le stage, avait été pratiquée plusieurs fois par l'équipage la veille comme le jour même de l'accident, et était adaptée au niveau de la victime ; qu'il retient ensuite que le moniteur avait assigné une place à chaque équipier, M. X...étant à tribord côté écoute de grand'voile, emplacement qui ne présentait pas de dangerosité particulière ; qu'il relève enfin, que l'équipage avait reçu les consignes nécessaires pour effectuer l'empannage avant que le skipper ne demande : « Parés pour empannés ? », et que M. X..., qui avait pris part aux opérations préalables à la manœuvre, s'était soudainement déplacé pour saisir une manivelle se plaçant ainsi sur la zone de passage du palan ; Que la cour d'appel qui n'était pas tenue de répondre à de simples arguments non assortis d'une offre de preuve, a pu déduire de ces constatations et énonciations que M. X...n'établissait pas que M. Y...eût commis une faute ni que la SNEF eût manqué à son obligation de sécurité de moyens, justifiant ainsi légalement sa décision ; Sur le deuxième moyen : Attendu que M. X...fait encore le même grief à l'arrêt alors, selon le moyen, que, contractuellement tenu d'assurer la sécurité des participants aux activités sportives qu'il propose, l'organisateur d'activités sportives est responsable des dommages causés à ces participants, non seulement par sa faute, mais encore par le fait des choses qu'il met en œuvre pour l'exécution de son obligation contractuelle ; qu'en l'espèce, M. X...invoquait à titre subsidiaire la responsabilité de la SNEM du fait du bateau utilisé pour l'exécution de sa prestation ; qu'en se bornant à relever que l'article 1384, alinéa 1er, du code civil n'était pas applicable au litige, soumis aux règles de la responsabilité contractuelle, sans rechercher, comme elle y était invitée, si la SNEM était responsable envers M. X...des dommages causés par le bateau employé pour l'exécution de sa prestation, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles 1135 et 1147 du code civil ; Mais attendu que M. Ly n'ayant pas soutenu devant la cour d'appel que la responsabilité contractuelle de la SNEM pouvait être engagée en raison du bateau qu'elle avait utilisé pour assurer sa prestation, le moyen est nouveau, mélangé de fait et de droit, et partant irrecevable ; Sur le troisième moyen :

Attendu que M. X...fait toujours le même grief à l'arrêt alors, selon le moyen : 1°/ que le fait pour la victime, novice dans un sport auquel elle est initiée par un moniteur, de commettre une imprudence liée à sa maîtrise limitée de ce sport n'est pas de nature fautive ; qu'à supposer que la cour d'appel ait, par motif adopté, écarté la responsabilité de la SNEM au motif que M. X...a commis une faute cause exclusive du dommage, en retenant que « l'accident est ainsi dû au comportement imprudent de la victime », tandis que la qualité de novice de M. X..., qu'elle a relevée, excluait qu'une telle imprudence ait pu caractériser une faute, elle aurait alors violé l'article 1147 du code civil ; 2°/ que la faute de la victime n'a d'effet totalement exonératoire qu'à condition qu'elle revête les caractères de la force majeure, laquelle suppose la réunion des conditions d'imprévisibilité et d'irrésistibilité ; qu'à supposer que la cour d'appel ait écarté la responsabilité de la SNEM au motif que M. X...avait commis une faute cause exclusive du dommage en retenant que « l'accident est ainsi dû au comportement imprudent de la victime », sans caractériser l'imprévisibilité ni l'irrésistibilité de cette prétendue imprudence, la cour d'appel aurait alors violé l'article 1147 du code civil ; Mais attendu que l'arrêt ne rejette pas les demandes d'indemnisation formées contre la SNEM au motif que M. X...aurait commis une faute, cause exclusive du dommage, mais retient, par motifs propres et adoptés, que M. X...n'établissait pas que la SNEM avait manqué à ses obligations contractuelles de sorte que les conditions de l'engagement de la responsabilité de cette dernière n'étaient pas réunies ; que le moyen manque en fait.

PAR CES MOTIFS : REJETTE le pourvoi ;

Condamne M. X...aux dépens ; Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes.

BAIGNADE EN MER HORS FORFAIT TOURISTIQUE

Isabelle Corpart, maître de conférences à l'Université de Haute-Alsace, CERDACC

Commentaire de CA Paris, 30 mai 2014, RG n° 13/04277

En réservant un séjour en bord de mer dans un Club Méditerranée, un touriste victime d'une noyade en mer ne peut pas réclamer réparation aux organisateurs, la baignade en mer ne faisant pas partie des activités comprises dans le forfait souscrit et aucune obligation d'information ou de sécurité n'ayant été violées.

Mots-clef : baignade en mer – noyade – obligation d'information – obligation de sécurité - professionnels du tourisme - responsabilité de plein droit (non) – réparation – victime

Pour se repérer

M. X. est parti en vacances en Corse en août 2005 avec le Club Méditerranée. Lors de son séjour, lors d'un bain de mer, il est victime d'un accident et se noie. Grâce à un massage cardiaque effectué par les sauveteurs, il est maintenu en vie mais se retrouve hospitalisé jusqu'en septembre 2005, dont une partie du temps en réanimation. Les conséquences financières de la noyade étant très importantes, M. X. et son assureur, la Compagnie Assurances Banque populaire prévoyance assignent le Club Méditerranée en réparation des dommages.

Pour aller à l'essentiel

L'article L. 211-16 du Code du tourisme instaure une responsabilité de plein droit à l'égard des professionnels du tourisme. Toutefois ce texte est écarté lorsque l'accident ne survient pas dans le cadre du forfait souscrit par le touriste. En l'espèce, la baignade en mer étant une activité libre non encadrée et le touriste se trouvant sur une page publique extérieure au village de vacances, la responsabilité du Club Méditerranée ne peut pas être engagée sur le fondement de ce texte.

Elle ne l'est pas davantage pour violation de l'obligation d'information et de sécurité inhérentes au contrat signé par M. X. D'une part, des panneaux précisait que la plage n'était pas surveillée, d'autre part, un bulletin météo quotidien était affiché au sein du village aussi le club n'a-t-il manqué à aucune de ses obligations contractuelles pour les juges de la Cour d'appel de Paris le 30 mai 2014 (RG n° 13/04277).

Pour aller plus loin

Différentes raisons justifient l'exclusion de la responsabilité du Club Méditerranée. En effet, l'accident s'est produit sur une plage ouverte aux touristes qui séjournaient dans le village, néanmoins tout le monde pouvait accéder à la plage qui n'était pas privative. Le fait qu'elle jouxte le village de vacances ne saurait suffire à engager la responsabilité du club, pas davantage que le fait que des transats y soient mis à disposition des vacanciers.

La noyade de M. X. est également survenue durant une activité libre, à savoir en dehors de l'exécution du contrat. Il ressort clairement du dossier que la brochure remise aux vacanciers vante la situation d'un village en bord de mer et décrit les activités proposées parmi lesquelles ne figure pas la baignade en mer. Dans la mesure où cette activité était hors forfait, la responsabilité de plein droit du club en tant qu'agence de tourisme ne peut pas être retenue sur le fondement de l'article L. 211-16 du Code de tourisme pour l'accident dont a été victime M. X. Les agences de voyage ne sont effectivement responsables de plein droit que pour les dommages survenus à l'occasion de l'une des prestations fournies dans le cadre du forfait acheté par le client.

Le défaut de surveillance de la plage ne peut pas non plus être reproché au club, mais sans doute pouvait-on rechercher la responsabilité de la commune.

Enfin, M. X. était parfaitement informé à la fois du caractère non surveillé de la plage et du bulletin météo. Il suffisait qu'il en prenne connaissance au bar ou au restaurant. Il a choisi de

se baigner le jour de l'accident en toute connaissance de cause (accident dont la cause exacte est demeurée indéterminée), malgré des conditions météorologiques difficiles.

En conséquence le manquement des organisateurs à une obligation contractuelle d'information ou de sécurité n'est pas démontré en l'espèce et leur responsabilité ne peut pas être retenue non plus sur le fondement de la responsabilité contractuelle (C. civ., art. 1147).

Le club n'a pas non plus failli à son obligation d'assistance après la noyade car des secouristes étaient présents et ont pu intervenir très rapidement.

* * *

CA Paris, 30 mai 2014, RG n° 13/04277

FAITS, PROCEDURE ET PRETENTIONS DES PARTIES:

M X... qui avait réservé un séjour en Corse auprès de la société Club Méditerranée, (CLUB MED), a été victime le 23 août 2005 d'une noyade en mer sur la partie sud de la plage publique de Cargèse. Les conséquences de la noyade qui a nécessité un massage cardiaque, un séjour en réanimation et une hospitalisation jusqu'au 23 septembre 2005 ont été très importantes. M X... et son assureur la Cie ASSURANCES BANQUE POPULAIRE PREVOYANCE ont assigné en responsabilité le CLUB MED, sollicité une mesure d'expertise judiciaire et appelé à la procédure le courtier en assurance la société MARSH en sa qualité d'assureur de la société CLUB MEDITERRANEE.

Par jugement en date du 22 janvier 2013 le tribunal de grande instance de Paris a mis hors de cause la société MARSH, a condamné le CLUB MEDITERRANEE à réparer les conséquences dommageables pour M X... de l'accident survenu le 23 août 2005 à hauteur des deux tiers et avant dire droit a nommé le docteur COHEN en qualité d'expert aux fins d'évaluer le préjudice corporel de M X..., accordant une provision de 20 000 euros à ce dernier et la somme de 17 598,78 euros à la CPAM des Yvelines.

Le tribunal a écarté les dispositions de *l'article L 211-16 du code du tourisme* instaurant une responsabilité de plein droit à l'égard des professionnels du tourisme au motif que l'activité au cours de laquelle s'était produit l'accident était une activité libre non encadrée et sur une plage publique jouxtant le village mais à l'extérieur de celui-ci et il a retenu la responsabilité du CLUB MED en raison d'un défaut d'information et d'un manquement à son obligation contractuelle de sécurité.

Le CLUB MED a interjeté appel de cette décision et dans ses conclusions signifiées le 30 juillet 2013 il demande à la cour d'écarter des débats les pièces communiquées par M X... et qui n'ont pas été produites simultanément avec ses conclusions, de confirmer le jugement en ce qu'il a mis hors de cause la société MARSH et a écarté les dispositions de l'article L 211-16 du code du

tourisme, de l'infirmier en ce qu'il a condamné le CLUB MED pour manquement à son obligation d'information et de débouter M X... et la CPAM de leurs demandes, subsidiairement de dire et juger qu'il ne peut être condamné qu'à la réparation d'une perte de chance pour M X... d'éviter l'accident s'il avait été mieux informé, perte de chance qui ne saurait être évaluée à plus de 25% des préjudices résultant de la noyade et qui s'appliquera également à la créance de la CPAM.

Il soutient que l'accident s'est produit sur une plage publique et pendant une activité libre en dehors de l'exécution du contrat, que la surveillance et la réglementation des baignades, s'agissant d'une plage publique ne lui incombait pas mais relevait de la responsabilité éventuelle de la commune, que le défaut d'information sur les dangers de la baignade en mer lorsque la météo est mauvaise n'est pas démontré, la cause exacte de la noyade étant au surplus demeurée indéterminée, que M X... parfaitement informé du caractère non surveillé de la plage et du bulletin météo affiché quotidiennement entre les accès bar et restaurant dans l'enceinte du village a choisi de se baigner en toute connaissance de cause, qu'il n'est pas démontré que le Club aurait failli à son obligation d'assistance après la noyade à l'origine d'un quelconque retard dans les secours puisque des secouristes étaient présents et sont intervenus très rapidement en attendant la prise en charge par hélicoptère.

Dans leurs conclusions du 30 juillet 2013 contenant appel incident M X... et son assureur la société Assurances BANQUE POPULAIRE PREVOYANCE sollicitent la confirmation du jugement en ce qu'il a retenu la responsabilité du CLUB MED et a ordonné une mesure d'expertise actuellement en cours mais son infirmation en ce qu'il a écarté l'application de *l'article L 211-16 du code du Tourisme* et à défaut de constater que l'accident est la conséquence directe d'un manquement du CLUB MED à ses obligations contractuelles d'information et de sécurité à l'origine de son entier préjudice, très subsidiairement de confirmer le jugement.

Ils soutiennent que la baignade, activité vantée par le CLUB MED dans sa brochure publicitaire fait partie des activités offertes par le CLUB sur une plage qui présentait l'apparence d'une plage privée notamment en raison de la présence de transats appartenant au CLUB MED et de la surveillance exercée par les GO, subsidiairement sur le fondement de *l'article 1147 du code civil* que le CLUB a manqué à ses obligations d'information et de sécurité en omettant de mettre en place malgré des conditions météorologiques difficiles un panneau d'information à l'entrée de la plage et de mettre en garde par l'intermédiaire des animateurs présents sur la plage les clients du CLUB MED sur les dangers de la baignade ce jour-là, qu'il a également manqué à son devoir d'assistance et de prise en charge du noyé, que son imprudence n'est pas démontrée, que son préjudice ne peut être réduit à une perte de chance alors que l'absence d'information et le manquement du CLUB MED à son obligation de sécurité sont directement à l'origine de l'accident dont il a été victime.

Dans ses conclusions signifiées le 30 juillet 2013 la CPAM des Yvelines demande à la cour de lui donner acte de ce qu'elle s'en rapporte quant à la responsabilité du CLUB MED dans les conséquences de l'accident dont a été victime M X... , de condamner le CLUB MED à lui payer à titre provisionnel la somme de 26 398,18 euros en remboursement des prestations en nature par elle servies et subsidiairement de confirmer le jugement qui a condamné le

CLUB MED à lui verser la somme de 17 598,78 euros à titre provisionnel , outre une somme au titre de *l'article 700 du code de procédure civile*.

MOTIFS DE LA DECISION:

Sur la recevabilité des pièces de M X...:

Considérant que les pièces litigieuses ont été communiqués en temps utile et que le défaut de communication simultanée des pièces et des conclusions n'est pas sanctionné par l'irrecevabilité des premières en application de *l'article 906 du code de procédure civile*;

que la demande tendant à voir écarter des débats les pièces litigieuses sera rejetée;

Sur la responsabilité du CLUB MED:

Considérant qu'en application des dispositions de *l'article L 211-16 du code du tourisme* les agences de voyage sont responsables de plein droit à l'égard de l'acheteur des dommages survenus à l'occasion de l'une des prestations fournies dans le cadre du forfait touristique qu'elles vendent;

que la société CLUB MEDITERRANEE ne conteste pas qu'elle a vendu à M et MMe X... un forfait touristique soumis aux dispositions du code du tourisme;

que la brochure versée aux débats relative au séjour au CLUB MED de Cargèse en Corse qui vante la situation du village au bord d'une plage et décrit l'ensemble des activités libres ou encadrées offertes par le Club de Cargèse, ne mentionne pas la baignade en mer au titre des activités comprises dans le forfait vendu à M X...;

qu'il s'agit effectivement d'une activité que tout un chacun peut pratiquer sur la plage publique de Cargèse sans avoir acheté un séjour au CLUB MED;

que la circonstance que le CLUB MED ait aménagé la partie de la plage attenante au village en y installant notamment des transats ainsi que la présence d'animateurs du Club sur cette partie de plage ne permettent pas de considérer que la baignade en mer faisait partie des activités libres ou encadrées offertes par le Club Méditerranée dans le forfait touristique vendu à M X...;

que ce dernier ne soutient pas davantage que lors de l'achat de son séjour au village de Cargèse la baignade en mer a été un élément déterminant de son choix de séjourner au CLUB MED;

que c'est donc à juste titre que le tribunal a écarté la responsabilité de plein droit du CLUB MEDITERRANEE dans l'accident dont a été victime M X...;

Considérant qu'il appartient à M X... qui recherche la responsabilité du CLUB MED sur le fondement des dispositions de *l'article 1147 du code civil* et invoque le non respect par ce

professionnel du tourisme de son obligation d'information et de sécurité vis à vis de ses clients de démontrer que le CLUB MED a manqué à ses obligations;

que M X... reproche au CLUB MED d'avoir disposé des transats sur cette partie de la plage attenante au village et sur laquelle se trouvaient des animateurs du village mais que la cour relève qu'il n'a pas été précisé à quel titre les GO se trouvaient sur les lieux ce jour-là alors que le CLUB avait pris soin de rappeler que la plage n'était pas surveillée par l'apposition de panneaux sur les lieux:

que la cour relève en outre que le CLUB MED avait informé ses membres de ce que les activités nautiques étaient suspendues et qu'un bulletin météo est affiché quotidiennement dans l'enceinte du Club ;

que la rédaction par la direction juridique du CLUB MED postérieurement à l'accident d'une note interne préconisant de signaler à l'entrée de la plage les risques météo et la dangerosité de la mer ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité;

qu'il est enfin reproché au CLUB MED un défaut d'assistance et une carence dans les suites de l'accident mais que cette faute qui n'est pas davantage démontrée sur le seul fondement contractuel invoqué n'a pas contribué à la réalisation du dommage dès lors que M X... a été pris en charge immédiatement par un secouriste et un anesthésiste ayant assisté à la noyade et qui ont donné les premiers secours comme l'indique le rapport de gendarmerie;

que le manquement du CLUB MED à ses obligations contractuelles d'information et de sécurité n'est pas établi;

qu'en conséquence le jugement qui a retenu un défaut d'information du CLUB MED , condamné ce dernier au versement de provisions et ordonné une mesure d'expertise sera infirmé;

Vu l'article 700 du code de procédure civile;

Vu l'article 696 du code de procédure civile;

PAR CES MOTIFS :

Statuant publiquement, par décision contradictoire:

-Infirmes le jugement déféré en toutes ses dispositions sauf en ce qu'il a mis hors de cause la société MARSH,

Statuant à nouveau,

- Déboute M X... et la société ASSURANCES BANQUE POPULAIRE PREVOYANCE de l'intégralité de leurs demandes,

- Dit n'y avoir lieu à application de *l'article 700 du code de procédure civile,*

- Condamne M X... et la société ASSURANCES BANQUE POPULAIRE PREVOYANCE aux entiers dépens de première instance et d'appel qui seront recouverts conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

ACTION CIVILE DES HERITIERS DE LA VICTIME D'UN HOMICIDE INVOLONTAIRE

Madeleine Lobe-Lobas, Maître de conférences en droit-HDR à l'Université de Haute-Alsace, CERDACC

Crim. 29 avr. 2014, F-P+B, n° 13-80.693

Action civile – Héritiers de la victime – Préjudice direct – Préjudice d'angoisse – Partage de responsabilité.

M. Philippe X..., ancien restaurateur et ancien vendeur ambulant de pizzas, a développé, avec son épouse, alors qu'il n'avait aucune connaissance en matière maritime, une activité de vente et de construction de navires de plaisance. Lors d'une sortie en mer, la coque de l'un de ces bateaux s'est remplie d'eau et a coulé rapidement sans avoir pourtant heurté de rochers. Sur les deux personnes présentes à bord, seule une est sauvée, l'autre décédant par noyade.

Le constructeur et vendeur des navires est poursuivi pour homicide et blessures involontaires et délit de mise en danger de tous les acquéreurs de la même coque en raison du manque de conformité à la norme des bateaux de plaisance de catégorie C. Reconnu coupable par le tribunal correctionnel, il est condamné à trois ans d'emprisonnement assorti d'un sursis de dix-huit mois, peine confirmée en appel. Sur le plan civil, une indemnisation est allouée à la victime de blessures au titre de son préjudice moral et à l'épouse du défunt au titre du préjudice moral, de la perte de revenus, de la perte de chance de survie, des frais funéraires et des frais de notaires de notaire engagée au titre des opérations de liquidation de la succession.

Saisie par un pourvoi du prévenu, la chambre criminelle casse la décision sur l'action publique seulement en ce qui concerne la partie ferme de la peine d'emprisonnement pour insuffisance de motifs au regard des exigences de l'article 132-19-1 CP.

La décision sur l'action civile fait également l'objet d'une censure quant aux conditions d'indemnisation des victimes indirectes de l'infraction.

La chambre criminelle rappelle, au double visa de l'article 2 CPP et de l'article 1382 CPP, que les victimes indirectes ne sont pas fondées à agir au pénal, même si le préjudice, qui peut être personnel, n'a pas pour cause directe la commission de l'infraction. Ainsi, l'obligation pour l'héritier d'acquitter les droits de mutation après le décès de la victime ne constitue pas un préjudice né directement de l'infraction. Cette obligation trouve sa source dans la loi

fiscale et qui ne résulte pas de l'accident ([Crim., 26 févr. 1996, Bull. crim. n° 97](#) ; [18 nov. 1998, Bull. crim. n° 304](#)). Ces frais auraient été engagés, quelle que soit la cause du décès. Par conséquent, la dépense résultant, pour l'héritier, de l'obligation légale d'acquitter les droits de mutation après décès ne constitue pas un élément du préjudice né directement de l'infraction ou des faits objet de la poursuite.

Les juges du fond avaient alloué une indemnisation au titre de la perte de chance de survie à la veuve, Jonathan Y... s'étant débattu un certain temps dans l'eau avant de se noyer. Pour le prévenu, il y a une contradiction à indemniser la veuve du préjudice découlant de la mort de son mari et réparer la perte de chance de survie de ce dernier. La chambre criminelle, par substitution de motifs, déclare qu'il ne s'agit pas de réparer le préjudice moral des héritiers découlant du décès de leur proche, mais plutôt l'angoisse d'une mort imminente, à savoir la douleur morale ayant résulté pour la victime qui s'est débattue un certain temps avant de se noyer, de la conscience de sa mort imminente ([Crim. 15 oct. 2013, n° 12-83.055, D. 2014. 47, obs. P. Brun et O. Gout](#) ; [26 mars 2013, Bull. crim. n° 69](#)).

La chambre criminelle reproche enfin aux juges d'appel de n'avoir pas recherché, comme le sollicitait le prévenu dans ses conclusions, si les victimes n'avaient pas contribué, par leurs fautes, à la réalisation du dommage. Les juges d'appel ont relevé à plusieurs reprises les imprudences commises par les deux victimes directes qui ne portaient pas de gilets de sauvetage au moment de l'accident. Un partage de responsabilité aurait pu être opposé à l'auteur de la victime et la victime pour la détermination des dommages et intérêts ([Cass., ch. réun., 25 nov. 1964, D. 1964. 733, concl. Aydelot](#) ; [Crim. 1er avr. 1965, Bull. crim. n° 99](#) ; [9 févr. 1989, Bull. crim. n° 63](#) ; [D. 1989. 614, note Bruneau](#) ; [RTD civ. 1989. 563, obs. Jourdain](#) ; [28 juin 2000, n° 99-85.660, Bull. crim. n° 248](#) ; [D. 2000. 227](#)).

SECURITE

LETTRE ET CHRONIQUE DE JUIN 2014, PAROLE D'EXPERT, J. BELOTTI

01 – OUVRAGES

* **“Dynamique du vol** - Équations, équilibres, performances, qualités de vol” de Laurent Bovet - Éditions Ellipses.

Cet ouvrage de 312 pages traite, avec rigueur et précision, les différents aspects de la dynamique du vol. C'est donc un document de référence incontournable, essentiellement pour étudiants, ingénieurs et chercheurs dans ce domaine, mais également pour tous les curieux de ce qui concerne le vol des avions. De surcroît, des anecdotes liées à l'histoire de l'aviation viennent régulièrement illustrer le cours. 46,55 €.

* **“Entre ciel et mère”**

Jean-Marie Le Méné raconte Marine Bayer, première femme pilote d'hélicoptère au sein de la Marine Nationale à avoir participé au combat. Un récit passionnant qu'il aurait été dommage de passer à côté. Editions du Rocher. 167 pages. 18 €.

2.- Les 80 ans d'Air France

Bien sûr, c'est avec fierté qu'il convient de fêter cet anniversaire, en pensant à tous les personnels qui ont fait l'histoire d'Air France. 1909-1932 : À l'origine. 1933-1945 : Le décollage. 1946-1958 : L'envolée. 1959-1969 : L'ère des jets. 1970-1989 : La maturité. 1990-1999 : Le renouveau. 2000+ : Un leader mondial.

3.- Les 80 ans de l'armée de l'air

L'armée de l'Air fête, en 2014, le 80^{ème} anniversaire de sa création. Cet anniversaire est une magnifique occasion à saisir pour prendre le temps de regarder en arrière et d'apprécier le chemin parcouru, se souvenir ! C'est pour fixer, sur un support pérenne, tous ses souvenirs, que l'armée de l'Air a publié un livre de prestige. Conçu au travers de sagas familiales d'aviateurs, ce livre - préfacé par le chef d'État-major de l'armée de l'air - met en avant l'évolution de l'armée de l'air, vue par les femmes et les hommes qui l'ont construite.

Ainsi, par le biais des témoignages des familles d'aviateurs, de photographies de familles, de frises chronologiques illustrées, qui reviennent sur les temps forts de l'histoire de l'armée de l'Air, et de regards de civils, ce sont 80 ans d'histoire qui défilent.

4.- Des êtres d'exception

S'il est tout à fait normal de rendre hommage à nos héros connus de l'histoire de l'aviation civile et militaire, pourquoi ne pas admirer également ceux qui ont fait des carrières tout à fait exceptionnelles.

* **Jean-Loup Chrétien**. De pilote de chasse à internautes, ses compétences et sa discrétion n'ont d'égale que son prestigieux parcours qui mérite d'être connu. Devenu citoyen américain, il est certainement le premier Américain et le premier astronaute français parlant couramment le russe, à avoir été nommé "Héros de l'Union Soviétique".

* **Le sergent Saharaoui**

Pilote de chasse algérien : *"Je salue la mémoire d'un petit Algérien, qui était pilote de chasse dans l'Armée de l'air française. Il participa à la bataille de Diên Biên Phù comme pilote de Bearcat. Il fut abattu, s'en est sorti vivant, mais mourut par la suite dans la marche de la mort qui les amenait vers les camps Viet-Minh. Mon navigateur de Diên-Biên-Phù, Pierre D...,*

que je vois presque tous les jours, l'a très bien connu et m'a dit : "C'était un garçon absolument délicieux et profondément français". C'est la raison pour laquelle, comme il est totalement oublié maintenant, j'ai tenu à rappeler sa mémoire. Il le méritait bien".
Témoignage d'un pilote d'Indochine. Jean A...

5.- Ma chronique de juin 2014

** Lorsque les questions posées par mes lecteurs sont multiples, mes réponses sont apportées sous forme d'une interview, qui est plus facile à lire qu'un long texte.*

[1.- Préavis de grève, en mai, des pilotes Air France]

☞ *Malgré la levée du préavis des syndicats de pilotes, que pensez-vous de cette menace de grève d'un mois, déclenchée contre les Pouvoirs publics, alors qu'elle aurait pénalisé Air France et ses passagers ?*

➔ Ne connaissant ni les détails des arguments développés et des "non dit", ni comment se sont déroulées les négociations entre les syndicats et la Direction générale, ni le contenu de l'accord final ayant conduit au retrait du préavis de grève, il est impossible de ressentir une empathie pour l'une ou l'autre des parties en présence.

☞ *Des dizaines de milliers de passagers auraient été pris en otage !*

➔ Puisque la grève prévue était "perlée", il en aurait résulté, effectivement, que des dizaines de milliers de passagers auraient subi les désagréables perturbations liées aux retards. Il n'y a pas à s'en étonner, car dès lors qu'il s'agit d'un mode de transport - quel qu'il soit - toute grève pénalise les passagers, ce qui explique le qualificatif de "prise d'otages".

Souvenez-vous, tout récemment, la compagnie allemande Lufthansa avait dû annuler plus de 600 vols en raison d'une grève des salariés de plusieurs aéroports allemands, puis, suite à une grève de ses pilotes, elle a également été contrainte d'annuler près de 3.800 vols, en trois jours. Au total, plus de 400.000 passagers ont été concernés par ces annulations et l'impact financier a été estimé à plusieurs dizaines de millions d'€.

En plus des désagréments subis par les passagers, il convient de signaler que l'impact financier sur la rentabilité d'Air France aurait été catastrophique, alors que depuis plusieurs mois, une profonde restructuration, impliquant tous les personnels, a été mise en place afin de faire sortir la compagnie du rouge et de s'organiser afin de résister à la concurrence d'autres compagnies.

☞ *Le motif principal de la grève n'était que l'abrogation de la loi Diard, qui impose aux grévistes de se déclarer individuellement comme tels, 48 heures avant le début d'un conflit ?*

➔ Mise en place en 2012, cette loi visait à permettre aux compagnies aériennes d'améliorer l'information des passagers, ce qui, sur le fond, est bien compréhensible. Or, dans le préavis de grève, il y avait trois autres motifs :

- Une demande d'une convention collective, présentée depuis plusieurs mois : préoccupation d'organisation statutaire des personnels ;
- La nécessité de baisser les taxes qui pèsent sur l'aérien : préoccupation économique ;
- Le franchissement des points de contrôle pour les personnels navigants, comme cela se fait déjà aux États-Unis : préoccupation de conditions de travail.

Cela me conduit à rappeler qu'il convient d'éviter, dans un préavis de grève, de présenter des revendications concernant différents organismes et, de surcroît, d'importance différente.

☞ *Il a été dit que la Loi Diard autoriserait le remplacement des grévistes par des pilotes venus d'autres pays d'Europe ?*

➔ En fait, la question à poser est de savoir dans quelle mesure ces remplacements pourraient être effectifs ? Tout d'abord, il convient de dire que le délai de 48 heures est bien court pour mettre la main sur un nombre de pilotes suffisant pour remplacer ceux en grève. Même si le mouvement n'était pas suivi par la grande majorité des adhérents, l'histoire nous enseigne que, dans tous les cas, ils se compteraient par dizaines.

Ensuite, les faits montrent que les compagnies aériennes européennes, pour desservir les escales prévues dans leur programme d'exploitation, utilisent tous leurs pilotes. Il faudrait imaginer que les quelques pilotes, en surnombre - étant, de surcroît, qualifiés sur les mêmes avions que ceux d'Air France - seraient provisoirement détachés à Air France, ce qui est impensable. En effet, pourquoi une compagnie disposant de quelques pilotes en surnombre les prêterait-elle à une compagnie concurrente ?

Il reste, certes, de nombreux pilotes, communément appelés "frozen ATPL", correspondant à des pilotes ayant passé avec succès toutes les qualifications exigées, mais ne disposant pas encore du nombre d'heures de vol requis, ni de l'épreuve pratique, appelée familièrement "checkride" :

- soit, parce qu'ils n'ont pas eu les moyens financiers suffisants pour leur permettre d'obtenir une qualification pratique sur un type d'avion ;
- soit, n'ayant reçu aucune réponse à leurs demandes de recherche d'emploi, ont hésité à s'endetter pour passer une qualification de type sur un avion qui ne sera pas dans la liste de flotte de la compagnie qui pourrait, un jour, accepter leur candidature !

Ils représentent, certes, une source potentielle, mais qui, à court terme, est inexploitable.

De toute évidence ces conditions sont connues de l'Administration de tutelle, ce qui écarte de facto - même dans le cas où elle aurait pu en avoir l'intention - sa décision de remplacer les pilotes grévistes par d'autres.

☞ *La DGAC ne peut-elle pas, soit accorder des dérogations, soit faire appel à des pilotes étrangers hors Europe ?*

➔ Un délai de 48 heures est insuffisant pour connaître le nombre de pilotes susceptibles de recevoir une équivalence, pour accomplir les formalités de la délivrance de ladite équivalence et, également et surtout, pour négocier les conditions de leur intervention.

Quant aux autres pilotes disponibles - européens et non européens - il faudrait en connaître la liste, de laquelle seraient extraits ceux qui ont la qualification de type des avions exploités par Air France. Étant disponibles, donc n'ayant pas volé depuis un certain temps, la précaution élémentaire serait de savoir depuis quand, voire faire valider leur qualification par l'organisme de "contrôle en vol" de la DGAC. Ici, également l'hypothèse est à écarter.

☞ *En conclusion, il n'y a donc aucun risque de voir des pilotes d'Air France remplacés par des pilotes étrangers ?*

➔ Le risque est quasiment nul. J'ajouterais même le qualificatif de "heureusement", car les conséquences sur la sécurité des vols en seraient extrêmement graves. Expert judiciaire depuis plus de 20 ans dans les plus graves accidents aériens qui ont endeuillé le monde de l'aviation et ayant consulté de très nombreux rapports d'enquêtes, j'ai pu montrer, dans plusieurs de mes écrits, que des cas de constitution d'équipages avec des pilotes :

- de formation différente ;
- de nationalité différente, donc ne parlant pas la même langue ;
- de religion différente ;

avaient conduit à des catastrophes.

[2.- Air France et Etihad à la pointe du luxe]

☞ *Que pensez-vous de cette nouvelle stratégie de se lancer dans le luxe : Etihad Airways avec ses mini appartements dans ses Airbus A380 et Air France avec son nouveau siège première classe ?*

➔ Etihad Airways, la compagnie d'Abu Dhabi (Émirats arabes unis) a annoncé qu'elle allait installer dans ses long-courriers (A380 et B787) un produit ("premium") d'un luxe tout à fait exceptionnel. Du jamais vu ! En effet, puisqu'il s'agit de mini-studios de près de 12 m² avec un coin salon, un lit double, une douche privative et des toilettes privatives, dénommée "the residence". Le prix d'un aller simple entre Abu Dhabi et Londres - première ligne sur laquelle les A380 équipés de ces studios seront affectés, à partir de décembre - serait de 25.000 US\$.

☞ *Avec un tel tarif, c'est quand-même prendre un risque ?*

➤ Ce faisant, même si la demande était faible, la compagnie n'aura pris aucun risque du fait qu'il n'y en aura qu'un seul exemplaire à bord et sur seulement dix A380, de surcroît, installé dans un espace actuellement non utilisé de l'A380 (dans l'un des côtés de l'escalier; au pont supérieur).

Cette initiative qui n'aura donc que peu d'impact sur la palette des produits offerts à la clientèle, a cependant été exploitée par Etihad pour en faire un superbe coup de "pub", démontrant qu'elle est la compagnie la plus luxueuse du monde.

Cela étant, le reste de sa gamme peut aussi être alléchant : En plus des quelques mini-studios, les premières classes seront équipées de neuf des espaces privatifs, appelés "apartments", de 3,6 m², contenant un siège de 77 cm de large et une banquette pouvant se convertir en un lit de 2,04 mètres de long et de 66 cm de large. Le tout étant 74% plus large que les suites actuelles. Cerise sur le gâteau : Mise à disposition d'une douche (non privative).

Sans oublier d'indiquer que la classe affaires (dite "studios") sera améliorée puisqu'elle sera du niveau des premières classes actuelles, avec son siège convertible en un lit de 2,04 mètres de longueur et de 56 cm de largeur. Autre cerise sur le gâteau : Entre la première classe et la classe affaires, Etihad mettra en place un coin bar très cosy, le "lobby", plus grand que celui d'Emirates. 70 sièges "studios" seront proposés sur une capacité totale de l'appareil de 498 sièges. Il y aura donc 417 sièges en classe économique, laquelle sera également améliorée.

☞ *Pensez-vous que cette montée en gamme sera suivie par d'autres compagnies ?*

➤ Ce n'est pas impossible, mais probablement uniquement par des compagnies comme Singapore Airlines et surtout Emirates, Qatar Airways, pour lesquelles la notion de rentabilité est bien différente de celle des compagnies soumises aux lois du marché.

☞ *Et Air France ?*

➤ Quant à Air France - alors qu'il y a quatre ans, elle réduisait le nombre de sièges de sa classe première - elle a réagi, en dévoilant sa nouvelle première classe, mettant en exergue que son siège serait plus large que celui d'Etihad Airways. Le passager pourra laisser cette suite ouverte, partiellement ouverte, ou fermée grâce à l'utilisation de deux épais rideaux. Ce siège peut se transformer en un lit de plus de deux mètres de long et de 77cm de large. Au total, la superficie de cette suite est de 2,30 m². Le passager disposera d'un écran de 24 pouces. Cela s'accompagnera par une restauration à la hauteur de la gastronomie française, avec, au départ de Paris, le retour du caviar sur les plateaux à repas. Et, ce qui est important à signaler, *"des prix qui ne bougeront pas"*, ce qui, malheureusement est peu crédible si l'on tient compte non seulement de l'importance des investissements initiaux, mais également des coûts des prestations offertes.

Les fauteuils de “classe économique”, de “Premium Economy” et de “classe affaires” ayant déjà été annoncés, l'ensemble des nouveaux produits à bord d'Air France qui équiperont 44 Boeing 777 est désormais connu.

☞ En fait, il s'agit de savoir si ce marché spécifique du luxe est potentiellement rentable ?

➔ La composition de la clientèle disposée à payer de telles sommes pour une prestation de luxe pendant seulement quelques heures est bien connue, mais elle est probablement insuffisante pour assurer une rentabilité, sauf, peut-être sur une ou deux relations privilégiées. Or, à ce jour, d'après ce que l'on sait, le marché du luxe est donc une concurrence entre Etihad et Air France et personne ne sait si les passagers potentiels feront leur choix en fonction d'un siège de seulement quelques centimètres de différence, ou en fonction du tarif ou, simplement, de l'image de marque des compagnies concurrentes.

☞ Quelles sont les chances d'Air France de se faire une place dans cette niche ?

➔ Alors qu'Air France, qui était dans le rouge, vient de réaliser une profonde restructuration pour réagir à la concurrence des low-cost et attirer la clientèle d'affaires, il ne reste qu'à espérer que les importants investissements qui ont été réalisés seront productifs, c'est-à-dire permettront de dégager de bénéfices. En effet, on sait qu'une société qui rencontre des difficultés financières est vulnérable et peut disparaître du jour au lendemain par les opérations classiques d'OPA (Offre publique d'achat) et d'OPE (Offre publique d'échange) et qu'en cas de cessation de paiement, elle est alors mise en faillite. Les exemples de la disparition de Sabena et Swissair sont présents dans les mémoires. Notons, ici, que cela n'est pas le cas aux États-Unis, où les sociétés sont protégées par la loi américaine sur les faillites. On se souvient, entre autres, du cas de United Airlines - deuxième compagnie aérienne des États-Unis - qui n'étant pas en mesure de rembourser sa dette de un milliard de US\$, s'était également placée sous la protection de la loi sur les faillites, afin de se protéger de ses créanciers et de pouvoir continuer à assurer ses vols.

Face à Etihad, Air France est dans une situation beaucoup moins sécuritaire. En effet, cette impérieuse condition de rigueur financière n'est pas celle des compagnies du Golfe dont la situation financière est non seulement bonne, mais dont les sources éventuelles de refinancement sont quasi illimitées et dont la notion d'équilibre des comptes d'exploitation est très éloignée de celle de ses concurrents.

Bien que d'aucuns ont conclu que la confrontation d'Air France contre Etihad Airways pour la capture de la clientèle de luxe, était un combat du pot de terre contre le pot de fer, gageons cependant qu'Air France saura adopter la stratégie gagnante. Elle vient de le démontrer, par l'accord de “code-share” signé avec Jet Airways (3^{ème} compagnie indienne) permettant de disposer, chacun, d'un nombre de sièges sur l'avion de l'autre, mais aussi sur les vols en correspondances.

[3.- Les sièges le plus légers du monde d'“Expliseat”]

☞ *Qu'en est-il de l'installation de ces sièges les plus légers du monde dont vous nous aviez annoncé la fabrication l'an passé ?*

➔ Ce siège ayant reçu l'agrément de l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne), Expliseat - la société qui l'a conçu - a annoncé, début avril, que cette certification l'autorisait désormais à installer le "Titanium Seat" à bord des avions des compagnies desservant les aéroports de l'Union européenne.

La première serait Air Méditerranée qui en équiperait les avions de sa flotte, composée d'une bonne dizaine d'appareils (A320, A321 et B737).

Rappelons que bien que plus chers que les autres sièges, l'importante réduction de poids conduira à des économies de carburant annuelles estimées, par son PDG, à plus de 300.000 US\$. On imagine les économies qui seraient réalisées par les compagnies disposant d'une flotte de plusieurs centaines d'appareils !

En plus de l'aspect révolutionnaire de ce "titanium seat", qui ne pèse que 4 kilos (soit deux fois moins que le plus léger de ceux disponibles actuellement sur le marché), il offre 5cm d'espace supplémentaire entre deux rangs.

Certes, ces sièges n'ont pas vocation à intégrer l'équipement classique permettant de regarder des vidéos, mais il est prévu qu'une tablette pourra intégrer un iPad, avec possibilité de le recharger.

Gageons que, de par la spécificité de son innovation, cette *start-up* française pourra également être agréée hors Europe, pour toucher le marché mondial du siège d'avions.

[4.- Une seule classe affaire chez DreamJet]

☞ *Qu'en est-il du projet de la compagnie DreamJet de réaliser, dès le début juillet, des vols, 100% classe affaires, à prix réduits, entre Paris et New-York ?*

➔ Ce concept 100% classe affaires avait déjà été retenu en 2007 par l'Avion (marque commerciale d'une société, baptisée Elysair). Ayant été rachetée par British Airways, puis fusionnée avec Openskies, qui assure trois vols par jour entre Orly et New-York, avec, en fait, trois classes de confort.

Dès réception de sa licence d'exploitation et de son CTA (Certificat de transport aérien), DreamJet reliera - comme l'Avion - Paris à New-York Newark. Mais DreamJet partira de Roissy, alors que la base de l'Avion était Orly.

À part cette différence, c'est le même type d'avion qui sera utilisé, à savoir le Boeing 757, avec cependant, pour Dreamjet, une configuration inférieure de 10 sièges (5 rangées en moins, 80 sièges contre 90 pour l'Avion).

Pour savoir qu'elles sont les chances de succès de DreamJet, il convient de prendre en compte les faits suivants :

*Alors que l'offre des compagnies est en augmentation entre l'Europe et l'Amérique du Nord, la concurrence est très forte sur cette liaison, avec non seulement le couple Air France-Delta, mais aussi tous les membres de Oneworld (American Airlines, Openskies).

* La plupart des compagnies qui se sont lancées sur ce créneau au cours de la dernière décennie, avec des tarifs réduits inférieurs à ceux du marché, ont rapidement disparu : MaxJet en 2007, deux ans après son lancement ; EOS ; Silverjet ; l'Avion, dont le concept, comme déjà dit, a très vite disparu à la suite de sa fusion avec Openskies.

Cela étant dit, les fondateurs de cette nouvelle initiative ont forcément de bonnes raisons pour se lancer dans un tel projet et de croire en son succès. Alors, "Wait and see !".

[5.- Le risque de contamination en vol]

☞ *J'ai été très inquiet en apprenant que des bactéries résistantes étaient capables de survivre plusieurs jours dans les avions et être transmises aux passagers ?*

➔ En effet, pour leur travaux, des chercheurs ont distingué deux types de bactéries : l'une responsable d'épidémies alimentaires (*Escherichia coli*), l'autre, d'infections cutanées parfois graves, voire mortelles (le staphylocoque doré, SARM), qui résiste à la pénicilline.

Ils ont constaté que les SARM étaient capables de survivre pendant une semaine dans le tissu de la poche des sièges et que les *E.coli* survivent 4 jours sur les accoudoirs, 3 jours sur les plateaux et 2 jours sur les boutons en métal des toilettes. Le risque de transmission à partir de surfaces lisses, comme le plastique des tablettes ou des volets de hublots, étant donc plus élevé.

☞ *Faut-il en conclure que l'avion est un vecteur de transmission de toutes ces maladies infectieuses ?*

➔ Si l'on en croit les statistiques, au cours des trente dernières années, plus de 30 nouvelles maladies infectieuses ont émergé ou ressurgi dans le monde. Sont citées la pandémie de l'influenza A (H1N1) et la propagation du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) au début de la dernière décennie. Les maladies mortelles dont la transmission lors d'un transport aérien a ainsi été prouvée, depuis 1946, sont : l'influenza ; la rougeole ; le SRAS ; la tuberculose ; la gastro-entérite virale et la petite vérole. En tout, les êtres humains sont exposés à 1.400 maladies infectieuses, le transport aérien étant reconnu comme étant un véhicule majeur de propagation et de diffusion de celles-ci.

☞ *Voilà donc de bonnes raisons de s'inquiéter ?*

➔ Voici, *a contrario*, des éléments qui, relativisant le risque, sont de nature à vous rassurer :

- Tout d'abord, le nombre de cas relevés est infime, si on le compare aux trois milliards de passagers transportés actuellement par an et de la quinzaine de milliards, depuis la dernière pandémie de grippe de 2009.

- L'air de la cabine, contrairement à celui existant dans de nombreux lieux ouverts au public, n'est pas confiné, mais il est en permanence - plusieurs fois par minute - renouvelé par le système de climatisation qui régule une entrée d'air pur et rejette l'air vicié. De surcroît, l'air ne se déplace pas en volumes, de l'avant à l'arrière de la cabine, respiré par tous les passagers, mais en volumes transversaux limités et il est purifié par des filtres HEPA (High efficiency particular air filter) qui captent la quasi-totalité des bactéries, des virus et des champignons. Il en résulte que l'air de l'environnement en cabine n'est pas propice à la propagation de la plupart des maladies infectieuses.

- Sur les vols en provenance de certains pays, les portes étant fermées, il est procédé à la pulvérisation de produits désinfectants et, par exemple, de désinsectisation pour éliminer des moustiques (anophèles) transmettant le paludisme.

- Les chercheurs ont déclaré que le risque de transmission du SARM devient très faible après 24 heures et quasiment nul après 48 heures. Quant à l'E.coli, en revanche, il demeure élevé sur les tablettes même après 3 jours, alors qu'il devient nul sur les accoudoirs ou les boutons métalliques des toilettes.

- Toutes les surfaces intérieures d'un avion sont certes des nids à microbes, mais durant une journée du voyage, de multiples autres endroits exposent le voyageur au risque de contracter une maladie infectieuse, ne serait-ce que le train, le taxi, la navette d'aéroport, le guichet automatique, l'escalier mécanique ou encore le contrôle de sécurité, un endroit où les voyageurs sont très près l'un de l'autre.

- Aux États-Unis, des recherches sont en cours pour trouver des méthodes non chimiques de désinsectisation.

- En France, des mesures à prendre sont en préparation au niveau des ministères, en vue de repérer les personnes infectées le plus rapidement possible, afin de les isoler et d'éviter les contagions.

☞ *Mais alors, à quoi servent ces recherches ?*

➔ Connaissant des cas d'infections transmises par l'air, ces recherches, soutenues par les industriels de l'aviation, doivent contribuer à améliorer leurs procédures de nettoyage et désinfection, et surtout de mieux connaître la survie des bactéries observées, sans aucun protocole de désinfection.

☞ *Finalement, il n'y a donc pas à s'en inquiéter outre mesure ?*

➔ Certes, si l'émergence de "super bactéries" est inquiétante, braquer le projecteur sur le risque de contamination lors d'un vol est injustifié, comme le confirme d'ailleurs un des chercheurs : *"Je ne pense pas que cela soit plus dangereux que d'aller au cinéma !"*. En

revanche, il insiste sur la nécessité de se laver soigneusement les mains pendant le vol, recommandation à suivre scrupuleusement... et même après le vol !

[6.- Suivi des avions en vol]

☞ *Il est inadmissible que de nos jours on ne sache pas où a pu disparaître le Boeing de Malaysien Airline, alors que les médias nous distillent, depuis bientôt deux mois, des informations floues, démenties le lendemain ? Où alors que nous cache-t-on ?*

➔ Il est vrai que le manque total de cohérence entre toutes les déclarations publiées peut laisser supposer que tout ce qui était connu n'a pas été dit. Le mois passé, j'avais indiqué qu'entre les hypothèses les plus plausibles et celles les plus farfelues il y avait, probablement, des "non-dit" pour diverses raisons également non dévoilées.

L'incompréhension unanime de constater qu'on ne soit pas en mesure de savoir où un avion à pu disparaître, a conduit à plusieurs réactions.

* C'est ainsi que les experts de l'OACI (Organisation de l'aviation commerciale internationale) se sont réunis *"en vue d'examiner l'utilisation de technologies existantes pouvant fournir les moyens d'assurer un suivi mondial des avions, à un coût raisonnable"*. Pour ce faire, ils vont répertorier toutes les technologies existantes, notamment satellitaires, afin d'évaluer celles qui seraient plus à même de transmettre des données de base comme la position, l'altitude, la vitesse, le cap, etc...

Ayant consulté plusieurs entreprises (Globalstar, Inmarsat, Rockwell, Thales Alenia), ils auraient déjà reçu diverses propositions originales, dont une qui assurerait une couverture globale du monde, à moins de 100.000 €.

* L'un de ces industriels (le britannique Inmarsat), a proposé un suivi gratuit pour les *"11.000 avions de ligne qui sont déjà équipés d'une connexion par satellite"*, soit la quasi-totalité de la flotte commerciale long courrier.

* Par ailleurs, certaines compagnies équipent déjà leurs avions d'un système de suivi, du type de celui des flottes de camions ou des transporteurs maritimes, capables de suivre, en temps réel, leurs camions ou leurs navires sur les océans.

* La proposition la plus originale est de dupliquer vers des serveurs distants les données enregistrées par les deux boîtes noires (le FDR enregistrant les données du vol : cap, altitude, vitesse, températures, accélérations, etc, etc... et le CVR enregistrant les bruits dans le cockpit, donc ce que se disent les pilotes) qui équipent actuellement tous les avions de ligne. Serveurs qui pourraient alors être consultés par les organismes chargés de diligenter les enquêtes administratives et judiciaires. Il reste que l'importance des données à stocker impliquerait des coûts élevés qui seraient à comparer avec la nature du risque de perdre la trace d'un avion. Autrement dit, dans quelle mesure le jeu en vaut-il la chandelle ?

En effet, ici, rappel peut être fait que dans l'industrie aéronautique, lorsque le risque estimé est de 10^{-9} (un sur un milliard), il n'est pas pris en compte.

* Notons également que les compagnies aériennes - regroupées au sein de l'IATA (Association internationale des transporteurs aériens) - ont décidé de créer un groupe de travail sur le suivi des avions de ligne, avec l'objectif de formuler des recommandations dans les cinq mois à venir.

* Enfin, à plus court terme, il convient de signaler que Téthys, une PME française, vient de mettre au point un dispositif permettant de localiser un avion qui s'abîme en mer. Il s'agit d'une balise qui, éjectée au moment de l'impact remonte vers la surface, grâce à une bouée qui va se gonfler, puis émet, aussitôt, une position GPS, via le réseau satellite Cospas-Sarsat. De surcroît, y sont stockés, également, 19 des principaux paramètres de vol, permettant de faire une pré-analyse des circonstances de l'accident. La finalisation du projet devrait toutefois coûter encore plusieurs millions d'€, Téthys est donc à la recherche du soutien des industriels.

Gageons que ces efforts déboucheront sur une solution satisfaisante pour toutes les parties prenantes.

[7.- Tourisme spatial]

☞ *Que pensez-vous de ce projet de tourisme spatial, dont les premiers vols seraient imminents ?*

➔ Il s'agit du projet de Virgin Galactic, compagnie de tourisme spatial, fondée par Richard Branson. Elle a, en effet, obtenu l'accord des autorités américaines pour transporter dans l'espace des passagers dans des vols commerciaux. 600 billets de 250.000 US\$ l'unité auraient déjà été vendus.

D'autres projets existent également :

- celui de la société SpaceX (fondée par le milliardaire américain Elon Musk) qui a présenté son nouveau vaisseau, le "Dragon V2" ;

- celui de Blue Origin, une "startup" appartenant au PDG d'Amazon ;

- celui de XCOR Aerospace qui construit un avion de l'espace pouvant embarquer deux personnes.

- celui de EADS Astrium avec son avion-fusée Spaceplane (conçu par Astrium, désormais appelée Airbus Aerospace) qui permettra à quatre passagers d'atteindre une altitude de plus de 100 km.

Citons également : Armadillo Aerospace ; Bigelow Aerospace ; Blue Origin ; da Vinci Project ; Excalibur Almaz ; Galactic Suite Ltd ; PlanetSpace ; Reaction Engines Limited ; Rocketplane Kistler ; Rotary Rocket.

Cet engouement pour le tourisme spatial est tel qu'il a conduit à la création de l'Institut européen du tourisme spatial, dont la vocation est de promouvoir cette activité.

☞ *Quel est le niveau d'avancement du projet de Virgin Galactic ?*

➤ Le vaisseau "SpaceShipTwo" de Virgin Galactic, transporté sur le "White Knight Two" (deux avions à réaction rattachés au centre par une aile commune) jusqu'à 14.000 mètres, avant d'être largué en déclenchant sa propre propulsion, a battu son record d'altitude, en atteignant 21,64 km au-dessus du sol. Après être resté sept minutes en vol au total, pendant quelques minutes d'apesanteur et une belle vue de notre planète, le vaisseau a atterri, par lui-même, environ une heure après le décollage.

Les initiateurs ont précisé que l'objectif de ces vols était d'envoyer des touristes spatiaux réaliser un vol suborbital de plus de deux heures, suffisamment haut de façon à permettre aux passagers d'observer la courbure de la planète, à travers la fenêtre du vaisseau. Ils expérimenteront également, pendant quelques minutes, l'apesanteur, lors de la plongée du vaisseau et de sa rentrée dans l'atmosphère.

☞ *Quelle est la différence entre vol suborbital et vol orbital ?*

➤ Tout d'abord il convient de savoir qu'il est admis qu'un séjour dans l'espace nécessite de dépasser l'altitude de 100 km (dénommée "ligne de Karman") à laquelle l'atmosphère, de très faible densité, n'oppose pratiquement plus de résistance.

Cela étant connu, disons qu'il est possible de parvenir à cette altitude dans le cadre d'un vol qui peut être soit orbital, soit suborbital.

* En vol orbital, la vitesse horizontale de l'engin spatial dépasse les 7.7 km par seconde, ce qui lui permet de se maintenir en orbite. Pour parvenir à cette altitude - où il n'existe pas suffisamment d'oxygène pour alimenter un moteur à réaction - il est nécessaire d'avoir recours à un moteur-fusée qui brûle des comburants et carburant embarqués.

* En vol suborbital, l'engin utilisé parvient à cette altitude avec une vitesse horizontale inférieure à la vitesse de satellisation minimale et il retombe vers la terre, une fois que la gravité a annulé la vitesse ascensionnelle acquise lors de la phase propulsée de son vol. Durant quelques minutes l'avion se trouve en chute libre et ses passagers font l'expérience de l'apesanteur. Au fur et à mesure que l'avion perd de l'altitude, l'atmosphère devient plus épaisse et la traînée s'accroît, l'avion se met à décélérer et l'apesanteur disparaît.

☞ *Donc, si j'ai bien compris tous ces projets ne concernent que des vols suborbitaux ?*

➤ Étant donné que le lancement d'un engin pour un vol orbital est à la fois complexe et dangereux à utiliser dans le cadre d'une activité commerciale, laquelle se doit de réduire le

risque couru par les passagers, à un taux acceptable, il en résulte, effectivement, que les projets évoqués ne seront que des vols suborbitaux.

Deux réactions à cette conclusion :

* D'aucuns se posent la question de savoir si le fait de pouvoir contempler quelques minutes la courbure de notre planète et voler en apesanteur vaut le déplacement aux tarifs indiqués ?

* D'autres, en revanche - même si l'existence d'hôtels dans l'espace relève, de nos jours, du domaine de la science-fiction - rappellent que sept personnes ont déjà pu effectuer un séjour de quelques jours dans une station spatiale internationale (entre 2001 et 2009), en déboursant entre 20 et 35 millions de US\$. Ils estiment, donc, que ce sont les expériences et progrès enregistrés dans la réalisation de ces vols suborbitaux qui contribueront à la généralisation de vols orbitaux commerciaux.

VEILLE

L'EXPERT AU BANC DES ACCUSÉS ?

Karine Favro, Madeleine Lobe-Lobas, maîtres de conférences en droit HDR à l'Université de Haute-Alsace, membres du CERDACC

Colloque, Faculté de Droit de Mulhouse, 20 mai 2014

L'intitulé de ce colloque se veut particulièrement provocateur car il s'agit d'attirer l'attention sur le rôle des experts et l'étendue de leur mission dès lors qu'ils constituent les référents d'une société complexe. Le point de départ de la réflexion est la surprenante affaire de l'Aquila dans laquelle le Tribunal italien de la ville des Abruzzes a condamné le 22 octobre 2012, sept experts à six ans de prison pour « homicide par imprudence » pour ne pas avoir divulgué des informations sur l'éventualité d'un séisme. Par-delà l'affaire d'Aquila, la réflexion circonscrite dans le cadre du présent colloque aux domaines environnemental, sanitaire et médical, mérite d'être menée également en droit français car l'observation de récentes décisions de justice montrent que nos experts gagnent progressivement le banc des accusés.

La place de l'expert est au centre des préoccupations, dans une société où les réglementations sont techniques, disciplinaires et trop complexes, pour que les décideurs puissent les mettre en œuvre sans l'avis d'un sachant, d'un savant considéré comme un expert. Le souhait de réduire le risque et la volonté d'éloigner tout aléa de l'homme,

affectent le fonctionnement normatif de notre société. Celle-ci se caractérise par une exigence croissante de sécurité à l'égard des populations, et tend vers l'extension de la couverture des risques par des mécanismes juridiques à mi-chemin entre l'assurance, la responsabilité et la solidarité. Le partage de la charge de risques souvent mal identifiés, exclus des mécanismes classiques d'assurance, qui permet d'indemniser rapidement les victimes n'écarte cependant pas la recherche de responsabilité. Cette démarche englobante est nécessaire mais insuffisante pour faire face à l'évolution de la nature des risques et leur perception qui implique une approche interdisciplinaire que l'on retrouve aujourd'hui au sein des instances d'expertise, telles que l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) ou l'ANSM (Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé). Le traitement de catastrophes et crises repose sur une connaissance précise de phénomènes scientifiques divers et le recours à l'expert s'agissant de la connaissance du risque, de sa prévention, de son évaluation et la recherche des responsabilités lorsqu'il se réalise, est inévitable.

Les opérations d'expertise prennent un relief particulier dans la prise de décision, qu'elle soit judiciaire, extrajudiciaire ou politico-administrative. Mais le titre et la profession d'experts ne sont pas reconnus en France. Or, la définition d'un statut pour l'expert ou d'un statut pour chaque catégorie d'experts, se pose d'autant plus d'acuité que des individus divers, toujours plus nombreux, se positionnent en qualité d'expert. Une Charte sur les recommandations sur les bons usages entre avocats et experts de justice, signée le 18 novembre 2005 entre la Fédération nationale des compagnies d'experts de justice et le Conseil national des barreaux, vient confirmer ô combien ce statut est attendu et d'ailleurs bien au-delà des seuls experts judiciaires pour lesquels le terrain est globalement balisé dans le cadre d'une procédure administrative d'inscription sur des listes d'experts. Pour les autres, la qualité d'expert voire la simple dénomination est sujette à caution. Tout savant peut-il se voir qualifier d'expert ? L'appréciation *in concreto* des situations démontre que cette qualité est mise à mal lorsque certains pré-requis ne sont pas respectés.

La définition d'un statut de l'expert permet également de le distinguer des simples conseillers mais aussi surtout des citoyens experts dont l'émergence est liée au développement des technologies de l'information. En outre, la loi du 16 avril 2013 qui consacre le droit d'alerte en matière de santé publique et d'environnement met l'expertise au centre du dispositif sans pour autant définir dans cette perspective le statut de l'expert pourtant tant attendu. En dépit de l'intitulé du dispositif, il en est le grand oublié. La loi organise un régime de protection des lanceurs d'alerte, que l'on comprend comme étant les profanes, sans définir la place de l'expert professionnel qui s'en dissocie juridiquement. Il s'agit de mieux identifier l'expert dont la légitimité est de plus en plus remise en cause suite de nombreux scandales.

Même si le statut de l'expert n'est pas précisé, le recours à la compétence de l'expert dans le cadre de son rapport d'expertise, se définissant comme la production d'une connaissance spécifique dans la perspective de l'action, s'impose bien souvent au décideur. Dès lors que le rapport de l'expert a une influence sur la décision finale, se pose la question de la qualité de l'expert ainsi que de son expertise. En l'absence de réglementation, des normes ou des chartes, même si elles sont d'application volontaire, posent les fondements d'un système de

référence permettant de garantir la fiabilité de l'expert. La Charte nationale de l'expertise scientifique et technique a vu le jour le 3 mars 2010 conformément aux recommandations du Comité opérationnel « Recherche » du Grenelle de l'environnement. Elle doit être adoptée notamment par l'ensemble des organismes de recherche. Cette charte prend appui sur trois grands principes n'ayant rien de particulièrement novateurs hormis le dernier qui s'impose désormais. Il est question de transparence et d'encadrement de l'expertise, de publication des liens d'intérêts existants entre les experts et les parties concernées, et du traitement systématique de l'alerte environnementale et sanitaire pour les établissements signataires.

Les rapports entre l'un et l'autre vont dépendre des attentes de celui qui commande l'expertise en posant des questions, en analysant les réponses. En tout état de cause, les conclusions expertales sont censées éclairer la décision sans la caractériser substantiellement. Toutefois, les hypothèses dans lesquelles en raison de la prépondérance des aspects techniques, le décideur a rendu sa décision en reprenant à son compte les conclusions de l'expert, ne sont pas rares. Ce qui est source de confusion entre le rôle de l'expert et du décideur. Dans cette hypothèse, le décideur peut se défausser sur l'expert qui n'a pas su, qui n'a pas pu ou qui n'a pas assez informé alors qu'en principe, la responsabilité pèse logiquement sur le décideur qui décide ou non d'exploiter l'avis de l'expert qui peut être couplé avec des informations provenant des lanceurs d'alerte.

L'expert est en principe lié au décideur par une obligation de moyen qui permet de renvoyer l'incertitude scientifique de l'expert, tout à fait légitime, à la certitude du décideur dans sa prise de décision. Mais les attentes du décideur à l'égard de l'expert, voire les attentes de la société ne sont pas neutres et peuvent se matérialiser par le passage d'une obligation de moyens à une obligation de résultat. La conséquence en est l'exercice d'actions en responsabilité contre l'expert. Les experts se retrouvent en situation de se défendre, le cas échéant devant les tribunaux. Que ce soit devant les juridictions administratives ou judiciaires, les motifs conduisant à la mise en jeu de la responsabilité des experts, peuvent se circonscrire autour du manque de diligence, du manque de connaissance ou du manque d'indépendance. C'est donc a posteriori, lorsqu'il est question de réparer les dysfonctionnements du système que les qualités attendus d'un bon expert sont précisées dans la décision de justice. Ce colloque a eu pour ambition de comprendre si les mises en causes des experts sont justifiées d'une part, au regard des rapports qui se nouent entre l'expert et le décideur et de la situation de l'expert par rapport à la décision finale et d'autre part, du fait de l'absence d'un ou de statut(s) de l'expert.

Les intervenants, professionnels et universitaires spécialistes de la question traitée, ont été approchés par les membres du CERDACC à l'initiative de ce projet.

LE DROIT A L'INFORMATION DANS LE CADRE DES PROCEDURES PENALES

Madeleine Lobe-Lobas, maître de conférences en droit HDR à l'UHA, CERDACC

Droit à l'information – Enquête – Garde à vue - Jugement

La loi n° 2014-535 du 27 mai 2014 modifie diverses dispositions du code de procédure pénale en ce qui concerne l'audition des suspects, la garde à vue, la déclaration des droits remise à une personne privée de liberté, la procédure d'instruction, les procédures de jugements. Elle permet au législateur de transposer la directive européenne 2012/13/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 relative au droit à l'information dans le cadre des procédures pénales. Certaines modifications résultent des exigences constitutionnelles ou de la nécessité de clarifier ou de revoir certaines procédures. Ces dispositions sont applicables depuis le 2 juin 2014.

La loi transpose également par anticipation la directive 1013/48/UE du 22 octobre 2013 relative au droit d'accès à un avocat dans le cadre des procédures pénales. Mais l'application de ces dispositions est reportée au 1^{er} janvier 2015 par l'article 15 de la loi, sauf celle relatives à la garde à vue. Il en est de même du droit à l'assistance de la victime par l'avocat en cas de confrontation avec un suspect assisté par un avocat.

La Circulaire CRIM -2014-12/E8/ du 23 mai 2014 précise les modalités d'application de la loi.

Relativement à l'enquête

La nouvelle loi crée différents statuts concernant les personnes soupçonnées même si elles sont mineures. Ces statuts peuvent s'appliquer quel que soit le fondement de l'enquête (enquête de flagrance, enquête préliminaire, enquête sur commission rogatoire, enquête douanière).

- L'audition libre des personnes soupçonnées

La personne en l'encontre de laquelle il existe des raisons plausibles de soupçonner qu'elle a commis ou tenté de commettre une infraction (art. 61-1 C. pr. pén.) peut être entendue librement. Elle doit recevoir notification de la qualification, de la date présumée et du lieu des faits reprochés, du droit de quitter les locaux d'enquête, du droit à un interprète, du droit de se taire, du droit à un avocat si un emprisonnement est encouru et/ou droit à des conseils juridiques gratuits dans un point d'accès au droit.

Les dispositions relatives à l'audition libre ne peuvent s'appliquer si la personne suspectée a été conduite, sous contrainte par la force publique devant l'officier. Par conséquent, lorsque la personne a été amenée avec son accord et sans contrainte par les enquêteurs dans leurs locaux même si elle y a été conduite dans le véhicule de ces derniers, elle peut être entendue librement.

Relativement à la garde à vue

Les droits devant être notifiés au gardé à vue sont étendus : droit de connaître la qualification des faits entraînant la garde à vue, information sur les motifs de la garde à vue,

droit à un interprète tout au long de la mesure, droit de consulter les documents auxquels l'avocat a accès, droit de présenter des observations au sujet de la prolongation de la mesure le cas échéant. Une déclaration écrite mentionnant les droits notifiés doit être remise à l'intéressé. Si au cours de la garde à vue, il apparaît que la personne est impliquée dans une autre procédure suivie du chef d'une autre infraction, une nouvelle notification doit être effectuée en ce qui concerne l'information des faits reprochés, le droit au silence, le droit à l'interprète et le droit à l'assistance d'un avocat.

Le législateur précise la computation des délais de garde à vue. Lorsque la personne fait l'objet de mesures de garde à vue successive à raison des mêmes faits, la durée de la reprise doit tenir compte de celle de la première mesure de garde. La durée de la rétention douanière, de la rétention en matière routière ou de la rétention pour ivresse publique et manifeste s'impute sur la durée de la garde à vue. La période pendant laquelle le suspect a éventuellement été entendu librement est prise en compte lorsque la garde à vue est ordonnée dans le prolongement immédiat de l'audition libre.

Le législateur modifie les dispositions relatives à la garde en vue en matière d'escroquerie organisée suite à la décision du Conseil constitutionnel du 4 décembre 2013 (n° 2013-679 DC, loi relative à la lutte contre la fraude fiscale et la grande délinquance économique financière) qui a considéré que les gardes à vue d'une durée de quatre-vingt-seize heures pour les délits d'escroquerie en bande organisée sont disproportionnées lorsque ces délits ne portent pas atteinte à la sécurité, à la dignité ou à la vie des personnes. Il est désormais prévu que la garde à vue peut être reconduite au-delà de 48 heures si les faits ont été commis dans des conditions portant atteinte à la sécurité, à la dignité ou à la vie des personnes ou aux intérêts fondamentaux de la Nation définis à l'article 410-1 du code pénal ou si l'un des faits constitutifs de l'infraction a été commis hors du territoire national, dès lors que la poursuite ou la réalisation des investigations nécessaires à la manifestation de la vérité rend indispensable, en raison de leur complexité, la prolongation de la garde à vue. L'ordonnance du juge des libertés ou du juge d'instruction prolongeant la mesure devra être spécialement motivée.

Relativement à l'instruction

De nouveaux droits doivent être notifiés au mis en examen et au témoin assisté : droit de se taire, droit à l'interprétation et à la traduction des pièces essentielles du dossier.

Les parties qui n'ont pas d'avocat peuvent demander directement une copie du dossier au juge d'instruction, sous réserve opposition, dans les 5 jours ouvrables à compter de la demande. En revanche, pour celles qui sont assistées d'un avocat, seul ce dernier peut demander communication de la copie du dossier, à charge pour lui délivrer une reproduction à son client sauf, opposition du juge. La peine d'amende encourue en cas de délivrance de la copie du dossier à un tiers passe de 3 750 euros à 10 000 euros pour violation du secret de l'instruction.

Relativement à la procédure de jugement

- **En matière criminelle**, le président de la cour d'assises doit informer l'accusé de son droit à l'assistance d'un interprète, de son droit de se taire. L'accusé ainsi que la partie civile peuvent recevoir copie gratuite du dossier, sans qu'il y ait lieu de distinguer les pièces de fond des autres pièces.

- **En matière correctionnelle**, le président du tribunal doit, avant de constater l'identité du prévenu et lui donner connaissance de l'acte de saisine, l'informer s'il y a lieu de son droit d'être assisté par un interprète ainsi que de son droit de se taire.

En ce qui concerne les procédures de citation directe et de convocation par OPJ, les actes doivent comporter les mentions informant le prévenu qu'il peut se faire assister d'un avocat de son choix, ou s'il en fait la demande, d'un avocat commis d'office dont les frais sont à sa charge sous réserve de l'accès à l'aide juridictionnelle et qu'il a la possibilité de bénéficier gratuitement des conseils juridiques dans une structure d'accès au droit. Le dossier ne peut être consulté que par les avocats, le droit de consultation directe par les parties n'étant pas prévu. Les parties ou leurs avocats peuvent se faire délivrer copie des pièces du dossier.

Lorsque le délai entre la citation directe ou la notification de la convocation par OPJ devant le tribunal est inférieur à deux mois et que le prévenu ou son avocat n'a pas pu obtenir avant l'audience copie du dossier, le tribunal doit, si le prévenu en fait la demande, renvoyer l'affaire à une date fixée à au moins deux mois après la délivrance de la citation ou de la notification de la convocation.

Les parties ou les avocats peuvent, avant toute défense au fond ou en tout moment au cours des débats, en cas de poursuite pour citation directe ou par convocation par OPJ, demander par conclusions écrites, qu'il soit procédé à tout acte utile à la manifestation de la vérité. Les actes pourront être effectués, en fonction du moment de la demande dans le cadre de l'enquête préliminaire ou de l'instruction.

Lorsque la personne fait l'objet d'un défèrement, le procureur de la République devra lui l'intéressé les dates et lieux des faits reprochés et leur qualification, son droit à un interprète, son droit de se taire, son droit à un avocat. Si la personne est assistée d'un avocat, celui-ci pourra faire des observations notamment sur la régularité de la procédure, sur la qualification retenue, sur le caractère éventuellement insuffisant de l'enquête et sur la nécessité de procéder à des nouveaux actes. Ces règles sont également applicables en cas de convocation par procès-verbal.

En cas de comparution par procès-verbal, le tribunal correctionnel peut, d'office ou à la demande des parties ordonner un supplément d'information ou, s'il estime que la complexité de l'affaire nécessite des investigations supplémentaires, renvoyer le dossier au procureur de la République aux fins de saisine du juge d'instruction.