

JAC N° 146 (juillet 2014)

TABLE DES MATIERES :

EDITO

L'INTERVIEW DU MOIS : Collectif **DESTOCAMINE**

ACCIDENTS ET CATASTROPHES

- C'était le 10 juillet 1976
- Noyade par électrocution. Quelle responsabilité pour l'association organisatrice de la manifestation, I. Corpart
- Indemnisation d'une victime d'infraction. Quid des charges de familles, I. Corpart
- Accident collectif : explosion de gaz cours Lafayette à Lyon, M-F. Steinlé-Feuerbach

SECURITE

- Lettre et chronique de J. Belotti
- Sécurité nucléaire et ordre public, M. Rambour
- Nucléaire : trois états des lieux, M. Rambour

VEILLE

- Lu pour vous

EDITO



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

SOMBRE JUILLET

Il est certain que le vol MH17 de la Malaysia Airlines a été abattu par un missile. C'est un acte volontaire. C'est un acte de guerre au cœur de l'Europe, ici et maintenant. Les premiers secours arrivés sur place ont découvert avec effroi un cimetière à ciel ouvert ouvert s'étalant sur des kilomètres. Dont on sait aujourd'hui qu'il est livré tel quel à des « hommes

de main » faisant preuve de peu de dignité et de respect comme l'a dénoncé le Premier ministre des Pays-Bas.

Comment ne pas mettre ces images et descriptions en résonance avec les images et récits de la Première guerre mondiale, bien entendu toutes proportions gardées, et en faisant la part des choses entre les victimes civiles et les victimes militaires.

Ce sont au moins 10 pays qui sont endeuillés dans l'incompréhension et la douleur.

BRETIGNY, TER POUR DAX : LA SNCF MISE EN CAUSE

Alors que les rapports d'expertise judiciaire remis au juge d'instruction suite au drame de Bretigny semblent mettre en évidence un état de délabrement jamais vu du réseau, et que certains dénoncent « *un sabotage institutionnalisé* » allant jusqu'à vouloir criminaliser ces comportements, un nouvel accident, certes de moindre ampleur mais néanmoins dramatique pour ceux qui en ont directement subi les conséquences, interpelle fortement par rapport à l'impératif de sécurité.

Des dysfonctionnements répétitifs impliquent à l'évidence un sursaut de précaution et de prévention des risques.

Les dates d'anniversaire des catastrophes, quelles qu'elles soient, sont toujours des moments symboliques et de premier bilan au-delà du recueillement et du souvenir. Le traitement indemnitaire de la catastrophe de Bretigny laisse, à en croire l'expression des victimes, un sentiment pour le moins mitigé. Nous sommes de ceux qui avons salué en son temps la mise en place d'une convention nationale d'indemnisation des victimes qui visait à « favoriser les conditions d'une indemnisation amiable et rapide des préjudices au regard du caractère exceptionnel de l'accident ». La convention rappelait également que les propositions d'indemnisation tiennent compte du caractère exceptionnel de l'accident et qu'elles seront individualisées afin de tenir en compte également des spécificités propres à chaque victime. Un tel processus qui se développe dans l'ombre portée de l'institution judiciaire n'a de sens que s'il permet de faire mieux et autrement avec un souci constant d'égalité des armes, avec un souci de transparence et de cohérence. Un certain nombre d'expressions médiatiques laissent à penser qu'il n'en serait pas tout à fait ainsi. Si cela venait à se confirmer dans la durée du processus, cela serait particulièrement regrettable.

Le dispositif ayant vocation à s'inscrire nécessairement dans une certaine durée, il n'est certainement pas trop tard pour que des ajustements se fassent. La durée est consubstantielle à ces dispositifs dès lors qu'il faut intégrer également le temps de latence du dommage psychique dont la consolidation s'inscrit dans un temps long souvent. La mise en place d'une convention indemnitaire doit aussi permettre de prendre de bonnes habitudes pour gérer au long cours les difficultés et les conséquences des catastrophes. Ainsi, le 1^{er} juillet 2014, est intervenu, dans le sillage de l'explosion AZF à Toulouse de septembre 2001 qui avait également vu la mise en place d'un dispositif *ad hoc* indemnitaire, un accord entre les victimes totales et la CPAM de Haute-Garonne concernant la prise en

charge du remboursement des prothèses auditives des victimes. Mais non sans mal semble-t-il !

SCHUMACHER, DOSSIER MEDICAL VOLE ET PREMIER ESPOIR

Le dossier médical de Michael Schumacher a été volé et l'objet d'une tentative de vente à des médias qui serait de l'ordre de 60 000 francs suisses. Le parquet de Grenoble a fait savoir qu'on était en présence d'une infraction et que le vol aurait pu être commis en Suisse. La Suisse a été informée d'une demande d'enquête judiciaire. Lorsqu'on avait eu à connaître d'autres affaires judiciaires mettant en cause la santé et le handicap de personnes à forte notoriété, on n'est pas surpris de cette tentative de monnayer l'information médicale. Ce qui est le plus surprenant, c'est peut-être que des mesures de précaution n'aient pas été renforcées pour éviter une telle captation d'information médicale.

La saga médiatique autour de Michael Schumacher n'est sans doute pas terminée, loin de là. Le magazine allemand *Bunte* titrait récemment, avec une photo en pleine page de Corinna Schumacher, *Warum sie wieder lacht...* (pourquoi elle rit de nouveau). La rédactrice en chef de ce magazine titrait son éditorial le sourire d'une femme forte....

L'INTERVIEW DU MOIS

Collectif DESTOCAMINE

Collectif DESTOCAMINE, « Il faut tenir compte de l'expertise des mineurs »



Photo M. Buanic De g. à d. : Josiane Kieffer, Myriam Grosz, Etienne Chamik, Jean-Marie Dubel

44 000 tonnes de déchets industriels ultimes non recyclables et hautement toxiques dorment depuis 1999, à 550 m de profondeur dans les anciennes mines de potasse de Wittelsheim, site Joseph Else en Alsace (Haut-Rhin). La société Stocamine, filiale de l'entreprise publique Les Mines de potasse d'Alsace (MDPA), y a entreposé pendant 3 ans

19 500 tonnes de déchets de classe 0 qui sont les plus dangereux (mercure, arsenic, cyanure...) et 24 500 tonnes de résidus d'incinération et d'amiante de classe 1.

Le JAC, dans ses anciennes éditions, a relaté les événements successifs qui ont touché ce centre de stockage unique en France : incendie en 2002, fermeture du centre en 2003, effondrement du toit du bloc 15 en 2011 à la suite des mouvements de terrain....

Dans un rapport publié le 16 juin 2014, La Cour des Comptes a mis en cause l'inertie des pouvoirs publics et l'absence de décision concernant le sort du site : remonter les déchets à la surface ou les confiner sous terre ? Une partie ou la totalité des déchets ? Selon la Cour des Comptes, cet attentisme coûte 5,5 millions d'euros par an, depuis 12 ans, d'entretien de la mine, des structures et de personnels.

Le collectif DESTOCAMINE, constitué d'associations et organisations syndicales dont certaines s'étaient opposées au centre de stockage dès 1991, s'est constitué en 2010 pour réclamer le déstockage total des déchets, notamment au nom du principe de réversibilité (retrait des déchets en cas de besoin). Nous avons rencontré l'un de ses porte-paroles et plusieurs de ses membres : Etienne Chamik, porte-parole, ancien mineur, CLCV-68 ; Josiane Kieffer, CLCV-68 ; Myriam Grosz, PAC Cernay et Environs ; Jean-Marie-Dubel, CFTC Mineurs. Voici leur analyse.



Photo M. Buanic

Le puits Joseph Else à Wittelsheim (Haut-Rhin, 68)

« Stocamine, rien de nouveau » ?

Josiane Kieffer – Nous avons du mal à nous faire entendre par les pouvoirs publics. Nous avons porté plainte auprès de la Commission européenne en 2012 pour « non respect du principe de précaution » et « non-respect de la directive eau ». L'affaire Stocamine a aussi donné lieu à des articles dans la presse suisse et allemande.

Etienne Chamik – Tous les élus, qu'ils soient au Conseil général ou régional, demandent le déstockage total. Mais l'Etat reste sourd. En décembre 2012, la ministre de l'Ecologie Delphine Batho a demandé à Stocamine d'envisager le retrait partiel des déchets contenant du mercure et de confiner le reste. « Un début, on pourrait aller plus loin ». Puis, une nouvelle concertation a été lancée par Delphine Batho du 15 novembre 2013 au 15 février 2014 pour élaborer 5 scénarii de fermeture. Le déstockage de 6,5 % des déchets dont 56 % du mercure a commencé. Mais le Collectif réclame toujours le déstockage total des déchets.

Quelles sont les raisons, selon vous, de l'inertie des pouvoirs publics ?

Myriam Grosz – Il ne s'est rien passé entre 2002 et 2010. Les pouvoirs publics espéraient que ce dossier tomberait dans l'oubli. Les choses ont commencé à bouger en 2010 avec la création du Collectif. L'Etat ne peut pas faire semblant d'ignorer le problème.

Jean-Marie Dubel – Les MDPA-Stocamine ne veulent pas de déstockage. Mais pourquoi cet acharnement à vouloir tout confiner ? Pour l'instant, nous n'avons pas la réponse à cette question.

Un autre élément de blocage tient au fait que les administrations en France, le corps des mines, les fonctionnaires se retranchent derrière des experts qui ne connaissent pas la mine. Or, il faut tenir compte de l'expertise acquise par les mineurs. Cette expertise a été occultée dans le dossier Stocamine.

M. G. – Nous ne savons pas tout des déchets qui ont été stockés dans le fond...

Quels sont les risques pour l'environnement de ce confinement des déchets ?

E.C. - Nous avons la plus grande nappe phréatique d'Europe. Tous les experts du COPIL (Comité de pilotage) ont admis que la nappe phréatique sera polluée mais « on ne sait pas quand ». Aujourd'hui, on peut encore sortir les déchets.

J.-M. D. – Il n'est pas tenu compte non plus du risque sismique qui est réel. On relève tous les ans plusieurs secousses de magnitude 4.

M. G. – Les études de l'INERIS (Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques) ont défini des seuils de potabilité. Mais ces seuils sont évolutifs... L'effet cocktail des poisons auquel s'ajoutent les pollutions de l'agriculture ne sont pas pris en compte.

E. C. – C'est la saumure qui va contaminer la nappe phréatique. A terme, toutes les mines seront noyées et avec elles les déchets. L'eau contaminée va remonter à la surface et contaminer la nappe phréatique.

J.-M. D. – Tous les puits des mines d'Ungersheim, Bollwiller, Wittelsheim, Staffelfelden ont été bouchés hermétiquement mais l'eau s'y infiltre tout de même. Les terrains s'écrasent également. Le modèle du site de stockage allemand de Herfa Neurode n'est pas du tout comparable avec les conditions de sécurité minière et de tenue de terrain de Wittelsheim. La mine de Wittelsheim est aussi grisouteuse, ce qui n'est pas le cas en Allemagne.

Comment êtes-vous tenus informés de l'état du site ?

J.-M. D. – La CLIS (Commission Locale d'Information et de Surveillance) a obtenu la mise en place d'un Comité de suivi du déstockage qui vient de démarrer. Le Collectif en fait partie.

M. G. – Nous recevons les *newsletters* de Stocamine.

E. C. – Nous sommes aussi informés par les personnes qui travaillent sur le site.

Quel est l'état d'esprit de la population locale ? Pas d'inquiétudes particulières ?

E. C. – On ne voit rien, ce n'est pas visible, il n'y a pas de fumée... C'est pratique pour ne pas y penser. Globalement, la population nous dit : « Vous êtes à la CLIS, on vous fait confiance ».

J.-M. D. – Au moins 90 % de la population souhaite le déstockage total des déchets mais c'est plus difficile de la mobiliser.

Sur quel(s) front(s) allez-vous agir dans les mois qui viennent ?

E. C. – Nous attendons LA décision de la Ministre de l'environnement, avant la fin du mois de juillet, sur le choix d'un scénario qui va du déstockage partiel au déstockage quasi-total pour un coût variant entre 84 et 150 millions d'euros sur une durée de 7 à 11 ans. Nous attendons aussi une réaction européenne.

En attendant, le déstockage des 6 % a démarré.

J. K. – « Le principal risque de pollution du Rhin et de la nappe phréatique, c'est Stocamine », selon le rapport du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux). Nous voulons nous appuyer sur ces conclusions pour poursuivre notre action.

Propos recueillis par Myriam Buanic, rédactrice en chef du JAC

Collectif DESTOCAMINE, 2, rue de Lucelle, 68310 Wittelsheim

Yann Flory et Etienne Chamik, porte-paroles

Le Collectif est constitué d'associations et organisations syndicales suivantes : ACCES, AC Langenzug, Alsace Nature, BUND, CLCV-68, GAIA, AC Cernay et Environs, CFTD Mineurs, CFTC-CMTE, CFTC Mineurs, CGT Mines, TET.

ACCIDENTS ET CATASTROPHES

C'ETAIT LE 10 JUILLET 1976

L'ACCIDENT CHIMIQUE DE SEVESO (Italie)

Myriam Buanic, rédactrice en chef du JAC

Le 10 juillet 1976, un réacteur chimique laisse s'échapper des vapeurs toxiques de dioxine (2,3,7,8-tétrachlorodibenzo-para-dioxine) dans l'usine ICMESA (filiale de la société genevoise Givaudan) qui produit du chlorophénol à Seveso, près de Milan en Italie. Ce produit est cancérigène et tératogène même en faible quantité. Aucun plan d'urgence n'a été prévu.

L'accident blesse 20 personnes et entraîne l'évacuation de 15.000 habitants. Nausées, maux de tête, irritations des yeux et lésions de peau, notamment la chloracné chez les enfants, affectent la population du site. Les signes de la catastrophe sont aussi très visibles sur les végétaux, les oiseaux et les animaux parmi lesquels on constate une mortalité plus importante chez les animaux sauvages et domestiques. 1.800 ha sont contaminés autour du site. Sur 110 ha, toutes les constructions sont démolies, soit 735 personnes affectées par ces opérations. Cet espace accueille également un dépôt de 250.000 m³ de terre contaminée. La société Givaudan réalise des travaux pour un montant de 338 millions de francs suisses et indemnise les victimes.

L'accident de Seveso a de nombreuses suites. En 1980, le responsable de la production d'ICMESA est assassiné.

En 1982, la Communauté européenne publie la « directive Seveso » sur les risques d'accidents industriels majeurs, pour éviter ce type d'accident.

En mai 1983, on découvre en France 41 fûts de terre contaminée à la dioxine originaire de Seveso, dans une décharge près de Saint-Quentin (Aisne).

La « directive Seveso » est complétée en 1996 par l'Union européenne mais remise en question en 2001 après l'accident de l'usine A.Z.F. de Toulouse (France).

A Seveso, la dioxine ne sera éradiquée que vers 2040.

Pour en savoir plus :

<http://www.natura-sciences.com/pollution/catastrophe-seveso>

<http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/Risques-accidentels.html>

NOYADE PAR ELECTROCUTION. QUELLE RESPONSABILITE POUR L'ASSOCIATION ORGANISATRICE DE LA MANIFESTATION ?

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

Commentaire de Cass. 1^{ère} civ., 18 juin 2014

Après le décès d'un élève ingénieur par noyade dans la Moselle, son hydrocution étant survenue dans un contexte d'alcoolisation aigüe, la responsabilité de l'Association des élèves de l'école nationale d'ingénieurs de Metz (Adenim) est recherchée pour manquement à son obligation contractuelle de sécurité. Pour la Cour de cassation, elle n'est toutefois tenue que d'une obligation de sécurité de moyens et aucune faute ne peut lui être reprochée (Cass. 1^{ère} civ., 18 juin 2014, n° 13-14843).

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

Pour se repérer

Le 10 décembre 2007, les sauveteurs ont repêché dans la Moselle le corps sans vie de Yann X... qui avait participé à une soirée organisée par l'Association des élèves de l'école nationale d'ingénieurs de Metz (Adenim). Après autopsie, il s'avère que le jeune étudiant est décédé par hydrocution en raison de son état d'alcoolisme important. Il s'était présenté à la fête dans un état d'ébriété déjà avancé et n'avait pourtant pas été refoulé à l'entrée du chapiteau. Ses parents et son frère assignent la société en indemnisation de leurs préjudices pour manquement à une obligation contractuelle de sécurité sur le fondement de l'article 1147 du Code civil.

Pour aller à l'essentiel

En tant qu'organisateur de la manifestation, l'Adenim était tenue d'une obligation de sécurité vis-à-vis de ses clients. Pour y veiller, elle avait d'une part, recruté des agents de sécurité, concluant avec la société Tango T Sécurité, un contrat prévoyant la mise à disposition de cinq agents de sécurité et d'un maître-chien, d'autre part, formé un groupe d'élèves ingénieurs à assurer la sécurité durant toutes les manifestations de l'année universitaire. La mission de surveillance et de sécurité confiée à la société Tango T Sécurité devait s'effectuer aux entrées, à l'intérieur et aux abords directs du chapiteau, dans un rayon de cinquante mètres autour de celui-ci, ainsi que sur le parking de l'île du Saulcy où les clients de la « boum » étaient susceptibles de stationner, ce, de vingt-deux heures à quatre heures du matin sans interruption. Précisément les agents de la société de surveillance étaient bien présents sur les lieux dans la nuit du 14 au 15 novembre 2007. Dès lors l'association organisatrice de la manifestation « *avait pris toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité* ». Aucune faute ne pouvant lui être imputée, sa responsabilité n'est pas engagée.

Pour aller plus loin

Il ressort clairement des faits tels que reproduits dans l'arrêt d'appel que l'association avait pris de nombreuses précautions pour encadrer les participants à la fête qu'elle organisait. Pour que sa responsabilité soit engagée, il fallait pourvoir démontrer une faute de sa part dans la surveillance et la sécurité due aux clients. En effet, en organisant une manifestation payante à destination des élèves ingénieurs, l'Adenim s'engageait à respecter un certain nombre d'obligations, dont une obligation de sécurité.

La nature de l'obligation accessoire de sécurité, création prétorienne pour toute prestation mettant en jeu la sécurité physique des personnes, dépend du comportement de la victime.

L'obligation de sécurité mise à la charge des organisateurs est une obligation de moyens à chaque fois que la victime a eu un rôle actif dans l'exécution de la prestation, sauf si la manifestation est particulièrement dangereuse, ce qui n'est pas le cas pour une « boum ». En effet, selon l'article 1147 du Code civil, l'organisateur d'une soirée dont les participants ont, par définition, un comportement actif est tenu par une obligation de sécurité de

moyens. Il s'agit d'une obligation de résultat seulement lorsque la victime ne participe pas à l'exécution de la prestation, ce qui ne correspond pas à la situation de fait, les étudiants restant totalement libres d'aller et venir lors de la manifestation organisée par l'Adenim.

Dans le cadre d'une obligation de moyens, le contractant doit faire diligence et se comporter raisonnablement. Si tel n'est pas le cas, sa faute peut être démontrée et elle engage sa responsabilité.

En l'espèce, bien rôdée à ce genre de rassemblement de personnes, l'Adenim avait assuré la sécurité en interne et en externe. D'un côté, des élèves ingénieurs avaient pour mission de surveiller les lieux et les participants, de l'autre, une société spécialisée avait été recrutée et s'était vue confier la surveillance et la sécurité de la soirée. Les agents de sécurité étaient bien présents sur l'île du Saulcy dans la nuit du 14 au 15 novembre 2007. Dès lors aucun manquement à l'obligation de sécurité de moyens de l'association et constitutif d'une faute ne peut lui être reproché. La responsabilité contractuelle n'étant pas engagée, les demandes de dommages et intérêts de la famille de la jeune victime sont rejetées.

L'arrêt rendu par la Cour de cassation s'inscrit dans une jurisprudence constante, seule une obligation de moyens étant par principe retenue dans le cadre des activités sportives et de loisirs. Ainsi, en matière sportive, les juges retiennent une obligation de moyens en ce qui concerne la sécurité des adhérents (Cass. 1^{ère} civ., 21 nov. 1995 Bull. civ., I, n° 424). De son côté, l'entrepreneur de spectacles n'assume pas l'obligation de rendre sain et sauf le spectateur à la sortie de la manifestation, il s'oblige seulement à respecter les mesures de prudence et de diligence qu'exige la sécurité des spectateurs (Cass. civ. 17 mars 1947, D. 1947. 269 ; Cass. 1^{ère} civ., 10 juin 1986, Bull. civ., I, n° 164 ; Cass. 1^{ère} civ., 29 nov. 1989, Bull. civ., I, n° 371). Enfin les tenanciers de bars ou de cafés sont concernés de même par une obligation de moyens (Cass. 1^{ère} civ., 2 juin 1981, JCP 1982, II, 19912), y compris pour le restaurateur mettant à disposition de sa clientèle une piscine (Cass. 1^{ère} civ., 14 mars 1995, Bull. civ., I, n° 129 ; RTD civ. 1996. 632, obs. P. Jourdain).

On notera toutefois que, lors d'une soirée d'entreprise, en cas d'accident lié à une consommation d'alcool survenant après une manifestation durant laquelle de l'alcool est servi, la responsabilité de l'employeur peut être engagée, y compris pour des festivités prévues hors des heures normales de travail et hors du lieu de travail (Cass. crim., 5 juin 2007, n°06-86.228 : le président d'une société et divers salariés ont été condamnés pour avoir laissé le salarié quitter la soirée au volant de sa voiture). Un parallèle pourrait être fait.

* * *

Cass. 1^{ère} civ., 18 juin 2014, n° 13-14843

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

Sur le moyen unique, pris en ses six branches :

Attendu, selon l'arrêt confirmatif attaqué (Metz, 15 janvier 2013), que le 10 décembre 2007, le corps sans vie de Yann X..., qui avait participé dans la nuit du 14 au 15 novembre 2007 à une soirée dite « boum » organisée par l'Association des élèves de l'école nationale d'ingénieurs de Metz (Adenim) a été retrouvé dans la Moselle ; qu'une autopsie a révélé que la cause la plus probable de la mort était une noyade par hydrocution, survenue dans un contexte d'alcoolisation aiguë ; qu'estimant que l'Adenim avait manqué à son obligation contractuelle de sécurité envers le jeune homme, qui s'était présenté dans un état d'ébriété déjà avancé à l'entrée du chapiteau où s'était déroulée la manifestation, ses père, mère et frère (les consorts X...) l'ont assignée en indemnisation de leurs préjudices ;

Attendu que les consorts X...font grief à l'arrêt de les débouter de leurs demandes, alors, selon le moyen :

1°/ que la cour d'appel constatait que Yann X...était déjà dans un état d'ébriété avancée au moment d'entrer à l'intérieur du chapiteau où se déroulait la soirée, ce qui aurait dû être relevé par les agents de sécurité postés à l'entrée, qui auraient dû lui refuser l'accès ; que dès lors en déclarant, si elle a adopté les motifs des premiers juges, pour écarter la responsabilité de l'organisateur, que, ayant connaissance de l'interdiction aux personnes alcoolisées de l'accès à ce type de soirée, « il est vraisemblable (que Yann X...) ait adopté un comportement ne laissant pas paraître son état d'alcoolisation », la cour d'appel, qui aurait statué par un motif purement hypothétique, aurait privé sa décision de motifs, en violation de l'article 455 du code de procédure civile ;

2°/ que la cour d'appel constatait que l'Adenim était, en tant qu'organisateur de la soirée, tenue à l'égard des clients, d'une obligation de sécurité de moyens et qu'elle avait conclu à cet effet avec la société Tango T Sécurité un contrat au terme duquel cette société s'engageait à assurer la surveillance et la sécurité des participants à la « boum » au moyen de cinq agents de sécurité et d'un maître chien ; que la cour d'appel a également constaté, d'une part, que Yann X...était déjà dans un état d'ébriété avancée au moment d'entrer dans le lieu de déroulement de la soirée, ce qui aurait dû être relevé par les agents de sécurité postés à l'entrée, d'autre part, que les témoignages délivrés permettaient d'établir que cet état d'ébriété s'était aggravé pendant la soirée et que les employés de la société chargée de la sécurité auraient dû prendre des mesures adéquates ou s'adresser aux organisateurs de la soirée pour prévenir les pompiers ou confier Yann X...à un médecin, et enfin, que l'agent de sécurité, qui avait vu Yann X...quitter la soirée dans un état inquiétant d'alcoolisation, avait négligé d'avertir les pompiers ou un médecin ou de s'assurer qu'il serait raccompagné chez lui ou dans tout autre endroit sûr ; qu'il résultait de ces constatations que le dispositif mis en place par l'Adenim pour assurer la surveillance et la sécurité des participants, ainsi qu'elle en avait contracté l'obligation à l'égard de ceux-ci, s'était avéré gravement défaillant ; que dès lors en déclarant que l'Adenim avait rempli son obligation de sécurité à l'égard des clients, au prétexte qu'elle avait, en passant une convention avec la société Tango T Sécurité, pris des mesures propres à lui permettre de remplir son obligation de sécurité à l'égard des participants, et que par ailleurs, les fautes commises au cours de la soirée étaient imputables, non à l'Adenim, mais aux agents de la société Tango T Sécurité qu'elle avait chargés de la surveillance et de la sécurité des clients, la cour d'appel, qui n'a pas tiré de ses

constatations les conséquences légales, dès lors que précisément, la société Tango T Sécurité intervenait pour le compte de l'Adenim a violé l'article 1147 du code civil ;

3°/ que l'Adenim se bornait à faire valoir qu'elle avait rempli son obligation de sécurité en faisant appel à la société Tango T Sécurité et au dispositif mis en place par celle-ci, lequel était adéquat, et subsidiairement que cette société n'avait commis aucune faute ; que dès lors en estimant d'office et sans susciter les observations préalables des parties que l'Adenim ne pouvait être déclarée responsable de fautes exclusivement imputables au personnel de la société Tango T Sécurité qu'elle avait chargée de la sécurité de la soirée, qui n'avait pas de « lien contractuel de subordination à l'égard de l'Adenim », la cour d'appel a méconnu le principe de la contradiction et violé l'article 16 du code de procédure civile ;

4°/ qu'en statuant ainsi, la cour d'appel a méconnu les termes du litige, en violation de l'article 4 du code de procédure civile ;

5°/ que l'Adenim se bornait à faire valoir qu'elle avait rempli son obligation de sécurité en faisant appel à la société Tango T Sécurité et au dispositif mis en place par celle-ci, et subsidiairement que cette société n'avait commis aucune faute ; que les consorts X...faisaient valoir qu'« en complément des vigiles de la société Tango T Sécurité, un certain nombre d'élèves ingénieurs assurait la sécurité : il s'agit toujours du même groupe d'élèves formés spécifiquement pour une année » ; que pour écarter néanmoins la responsabilité de l'Adenim, la cour d'appel a, d'office, et sans susciter les observations des parties sur ce point, retenu que les élèves ingénieurs spécifiquement formés par l'Adenim pour assurer la surveillance n'avaient pas de lien contractuel de subordination avec l'Adenim ; qu'en statuant ainsi, la cour d'appel, qui a par ailleurs retenu de graves défaillances dans l'organisation de la sécurité et de la surveillance, tant lors de l'entrée de Yann X..., qu'au cours de la soirée et au moment où le jeune homme est sorti du chapiteau, a derechef méconnu le principe de la contradiction et violé l'article 16 du code de procédure civile ;

6°/ qu'en statuant ainsi, la cour d'appel a méconnu les termes du litige en violation de l'article 4 du code de procédure civile ;

Mais attendu qu'en ayant relevé que l'Adenim avait conclu le 22 février 2006 avec la société de surveillance Tango T Sécurité, une convention de partenariat aux termes de laquelle cette société s'engageait à assurer la surveillance et la sécurité des clients lors des soirées de type « boum » organisées par l'Adenim, fournissant pour chaque soirée cinq agents de sécurité et un maître-chien, que la mission de surveillance et de sécurité de la société Tango T Sécurité devait s'effectuer aux entrées, à l'intérieur et aux abords directs du chapiteau, dans un rayon de cinquante mètres autour de celui-ci, ainsi que sur le parking de l'île du Saulcy où les clients de la « boum » étaient susceptibles de stationner, ce, de vingt-deux heures à quatre heures du matin sans interruption, et que les agents de la société de surveillance étaient effectivement présents sur les lieux dans la nuit du 14 au 15 novembre 2007, outre des élèves ingénieurs, spécialement formés à cet effet, la cour d'appel a pu, sans encourir les griefs du moyen, retenir que l'association organisatrice, débitrice d'une obligation de moyens envers les participants à la soirée, avait pris toutes les mesures nécessaires pour

assurer la sécurité de ceux-ci, de sorte qu'elle n'avait commis aucune faute susceptible d'engager sa responsabilité ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne les consorts X...aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes.

INDEMNISATION D'UNE VICTIME D'INFRACTION. QUID DES CHARGES DE FAMILLE ?

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

Commentaire de Cass. 2^{ème} civ., 12 juin 2014

Comment faut-il prendre en considération les charges de famille pour calculer l'indemnisation due à une victime d'infraction dans le cadre des articles 706-14 et 706-14-1 du code de procédure pénale ? La Cour de cassation rappelle qu'elles demeurent sans effet sur le montant de l'indemnité (Cass. 2^{ème} civ., 12 juin 2014, n° 13-19.741).

Mots clef : Aide juridictionnelle - Charges de famille - Indemnisation – Victime – Code de procédure pénale

Pour se repérer

Le camion de M. Ahmed X... est incendié par suite d'un acte de malveillance le 25 avril 2010. Il avait acheté son camion 2 000 euros pour vendre sur les marchés et avait procédé à des aménagements à hauteur de 1 196 euros (vitrine réfrigérée), le camion contenant également de la marchandise évaluée à 1 000 euros.

Saisie d'une demande d'indemnisation, la Commission d'indemnisation des victimes d'infractions du tribunal de grande instance d'Auxerre fixe à 6 300 euros le montant de l'indemnité qui doit lui être versée, sachant qu'outre la valeur du camion, il est relevé que ce véhicule constituait son instrument de travail.

Pour aller à l'essentiel

Selon les articles 706-14 et 706-14-1 du code de procédure pénale, la victime de la destruction par incendie d'un véhicule terrestre à moteur lui appartenant peut bénéficier d'une indemnité lorsque ses ressources ne dépassent pas 1,5 fois le plafond prévu par les textes (C. pr. pén., art.706-14 al. 1^{er}). Le montant maximum de l'indemnité qui peut être versée est égal au maximum au triple du plafond mis en place par la loi n° 91-647 du 10 juillet 1991 relative à l'aide juridique pour bénéficier de l'aide juridictionnelle partielle (article 4). Toutefois, si les charges de famille sont prises en considération au titre des ressources ouvrant droit à l'indemnisation, elles n'entrent plus en ligne de compte pour déterminer le montant maximum de l'indemnité allouée à la victime. Il n'y a donc pas lieu de relever que M. Ahmed X... a trois enfants à charge et que son épouse n'exerce aucune profession car cela n'influe pas sur le montant dû qui doit être minoré par rapport à ce qui lui est proposé devant les juges du fond. Dans un arrêt de cassation sans renvoi, la Cour de cassation rappelle ce principe et fixe l'indemnité à 4 179 euros.

Pour aller plus loin

Dans son arrêt rendu le 21 mars 2013, la Cour d'appel de Paris fait une mauvaise application des articles 706-14 et 706-14-1 du Code de procédure pénale. En effet, toute personne qui est victime de la destruction d'un bien lui appartenant et qui n'obtient pas une réparation ou une indemnisation effective et suffisante de son préjudice, peut obtenir une indemnité complémentaire (C. pr. pén., art 706-14). Il en va ainsi pour un préjudice qui vise tant la valeur d'un camion équipé et achalandé que le fait qu'il s'agit d'un instrument de travail de la victime, le chiffre d'affaires de l'intéressé ayant baissé conséquemment à l'incendie.

De plus, en cas de détérioration par incendie d'un véhicule terrestre à moteur lui appartenant (à condition que le conducteur ait satisfait aux dispositions du code de la route relatives au certificat d'immatriculation et au contrôle technique et soit assuré), la victime peut bénéficier des prérogatives découlant de l'article 706-14, sans avoir à établir qu'elle se trouve dans une situation matérielle ou psychologique grave.

Grâce à cette protection spéciale, elle doit être indemnisée lorsque ses ressources ne dépassent pas 1,5 fois le plafond prévu par la loi relative à l'aide juridictionnelle (C. pr. pén., art. 706-14, al. 1^{er}). Le texte ajoute que l'indemnité est au maximum égale au triple du montant mensuel de ce plafond de ressources.

Restait à savoir ce qui entrait dans le calcul des ressources. L'arrêt rendu par les juges du fond est cassé pour avoir mal interprété les textes. En effet, les charges de famille de la victime n'ont d'incidence que pour la détermination de ses ressources et non pour la fixation de l'indemnité.

En l'espèce, une indemnité est due à M. Ahmed X... au-delà de ce qu'avait fixé l'assureur, lequel n'avait pas fait état du préjudice commercial subi, mais sans pouvoir dépasser le triple du montant mensuel permettant de bénéficier de l'aide juridictionnelle partielle.

* * *

Cass. 2^{ème} civ., 12 juin 2014, n° 13-19.741

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

Sur le moyen unique, pris en sa première branche :

Vu les articles 706-14 et 706-14-1 du code de procédure pénale ;

Attendu qu'il résulte de ces textes que la victime de la destruction par incendie d'un véhicule terrestre à moteur lui appartenant peut bénéficier d'une indemnité lorsque ses ressources ne dépassent pas 1,5 fois le plafond prévu par le premier alinéa de l'article 706-14 du code de procédure pénale ; que cette indemnité est au maximum égale au triple du plafond prévu par l'article 4 de la loi n° 91-647 du 10 juillet 1991 relative à l'aide juridique pour bénéficier de l'aide juridictionnelle partielle ; que les charges de famille sont prises en compte pour la seule détermination des ressources ouvrant droit à l'indemnisation et non pour la fixation du montant maximum de l'indemnité allouée à la victime ;

Attendu que pour fixer le montant de l'indemnité allouée à M. X..., victime de la destruction de son véhicule par incendie volontaire dans la nuit du 24 au 25 avril 2010, l'arrêt énonce qu'il doit être tenu compte de ce que celui-ci a trois enfants et de ce que sa femme ne travaille pas ;

Qu'en statuant ainsi, la cour d'appel a violé les textes susvisés ;

Et vu l'article 627 du code de procédure civile ;

PAR CES MOTIFS et sans qu'il y ait lieu de statuer sur la seconde branche du moyen :

CASSE ET ANNULE, dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 21 mars 2013, entre les parties, par la cour d'appel de Paris ;

DIT n'y avoir lieu à renvoi ;

Fixe à la somme de 4 179 euros l'indemnité allouée à M. X... ;

Laisse les dépens à la charge du Trésor public (...)

ACCIDENT COLLECTIF : EXPLOSION DE GAZ COURS LAFAYETTE A LYON

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

COMMENTAIRE DE TRIB. CORR. LYON, 16 JUIN 2014

Le 28 février 2008, une violente explosion est survenue cours Lafayette à Lyon alors que des pompiers étaient en intervention sur le site suite au signalement d'une importante fuite de gaz lors du remplacement d'un branchement d'eau potable. Cette explosion causa le décès du chef des pompiers et occasionna des blessures à de nombreux pompiers, des agents de police et des passants ainsi que d'importants dégâts matériels. Ce n'est hélas pas la première explosion au gaz survenue en France, cependant, contrairement à d'autres (M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Explosion de Dijon : la responsabilité de Gaz de France confirmée (Dijon, 21 déc. 2006) », JAC n° 71, fév. 2007 » ; « Explosion rue de la Martre à Mulhouse : Responsabilité pénale de la personne morale (trib. corr. Mulhouse, 8 juin 2009) », JAC n° 96, juil. 2009 » ; « Explosion au gaz de Toulouse : la responsabilité pénale de Gaz de France à nouveau reconnue (trib. corr. Toulouse, 14 oct. 2010) », JAC n° 112, mars 2011), celle-ci n'est pas due à la présence de tuyaux de fonte grise mais a lieu lors de travaux effectués sur le site (V. pour un autre accident de chantier : « Explosion au gaz dans le Calvados (trib. corr. Caen, 28 août 2008), JAC n° 84, mai 2008 »). Entrant clairement dans la catégorie des accidents collectifs, cet événement dramatique ne pouvait échapper à la judiciarisation (La judiciarisation des grandes catastrophes - Approche comparée du recours à la justice pour la gestion des grandes catastrophes (de types accidents aériens ou ferroviaires), Rapport pour le GIP Mission Droit & Justice, sous la direction de M.-F. Steinlé-Feuerbach et C. Lacroix, Dalloz, Thèmes et commentaires, à paraître.)

Mots clefs : accident collectif – compétence des tribunaux judiciaires – indemnisation des victimes – homicides et blessures involontaires – préjudices spécifiques – relaxes – responsabilité pénale des personnes morales

Afin de procéder au remplacement d'une canalisation d'eau en plomb par un tuyau de matière plastique, des salariés de la SARL ROCHE ouvrent une fouille au niveau de la jonction du branchement avec la conduite générale située sous la chaussée. L'opération est réalisée en utilisant un câble fixé sur un treuil équipant une excavatrice située au bord de la fouille. Le treuil est mis en mouvement par un des salariés. Peu après, des ouvriers constatent que le couvercle d'un poste détenteur de gaz située devant le 119 du cours Lafayette se soulève, libérant du gaz. Alertés, les pompiers préviennent les services de Gaz Réseau Distribution France (GRDF) et sécurisent la zone. Des pompiers et des fonctionnaires de police ainsi que trois agents de GRDF sont dépêchés sur place. Ces derniers tentent de juguler la fuite pendant que la zone de sécurité est isolée et que les pompiers évacuent les riverains.

L'explosion survient à 12 heures 15, causant d'importants dégâts aux immeubles situés au 119 et au 117 cours Lafayette. La cage d'escalier du 117 s'effondre écrasant le chef de pompiers Stéphane A. qui effectue une reconnaissance avec son binôme M. D. ; il décèdera des suites de ses blessures.

Les différents rapports d'expertise permettent de retracer l'enchaînement des faits qui a conduit à la fuite du gaz qui s'est accumulé dans les caves des immeubles. Un des éléments mis en évidence par les experts est que la canalisation a été bloquée par la présence d'un tuyau de béton ce qui a eu pour résultat final un déplacement qui a abouti à un contact avec le tube supérieur de l'étrier du branchement de gaz. Le tube s'est ouvert et, a libéré le gaz en sous-sol. En revanche, la cause immédiate de l'explosion est demeurée inconnue ; une fois atteinte la limite inférieure d'explosivité (LIE), toute source d'ignition peut provoquer une explosion.

L'intérêt de la décision rendue par le tribunal correctionnel de Lyon, relaxant tous les prévenus (I), réside principalement dans son analyse des intérêts civils (II).

I. La relaxe généralisée des prévenus, personnes morales.

Seules des personnes morales se trouvent au rang des prévenus (A) et le tribunal ne retient la responsabilité pénale d'aucune d'entre elles (B).

A. Les poursuites à l'encontre des seules personnes morales.

Font l'objet de poursuites :

- la SARL ROCHE dont les ouvriers ont procédé au remplacement de la canalisation ;
- la SAS GAUTHEY qui était intervenue en 2003 pour la rénovation des canalisations de gaz et l'installation de postes de détente, particulièrement devant le 119 cours Lafayette
- la société VEOLIA qui est le donneur d'ordre de la SARL ROCHE ;
- la société GDF-SUEZ qui est le donneur d'ordre de la SAS GAUTHEY ;
- la société GRDF.

Il n'est pas rare que des personnes morales soient poursuivies sans que des personnes physiques les représentant le soient avec elle. La mise en cause d'une personne physique n'est nullement nécessaire pour rechercher la responsabilité pénale de la personne morale. La circulaire du Garde des Sceaux, en date du 3 février 2006 (Circ. n° CRIM-06-3/E8), et relative à la généralisation de la responsabilité des personnes morales, précise qu'« *en cas d'infraction non intentionnelle, (...) les poursuites contre la seule personne morale devront être privilégiées, et la mise en cause de la personne physique ne devra intervenir que si une faute personnelle est suffisamment établie à son encontre pour justifier une condamnation*

pénale ». Rappelons qu'une faute simple de la personne morale est suffisante pour entraîner sa responsabilité pénale dès lors qu'elle est en relation causale certaine avec le dommage.

Se pose cependant la question récurrente de l'engagement de la responsabilité de la personne morale par ses « *organes ou représentants* » au sens de l'article 121-2 du Code pénal. Cette question est particulièrement irritante en matière d'infraction non intentionnelle car il nous semble que si l'analyse des causes d'un accident révèle un dysfonctionnement fautif de la personne morale, sa condamnation n'a pas à être subordonnée à l'identification d'une personne physique. Cependant, la doctrine est partagée et la jurisprudence manque singulièrement de clarté (cf. not. [Crim. 6 mai 2014, n° 12-88. 354 et 13-82. 677, D. 2014, p. 1421, note G. Barbier](#)).

Si le tribunal correctionnel de Lyon, sans toutefois les citer, se réfère aux « *organes et représentants* » de la société ROCHE ainsi qu'aux « *organes et dirigeants* » de la SAS GAUTHEY, il ne fait pas de même pour les autres personnes morales. Cela ne peut lui être reproché dès lors qu'il n'y a pas de condamnation.

B. L'absence de condamnation.

Sont relaxées tant les entreprises concernées par les travaux que les fournisseurs de gaz, toutes ces entreprises ayant fait l'objet de poursuites pour homicide et blessures involontaires.

1°) Les fautes reprochées à la SARL ROCHE sont, d'une part, d'avoir utilisé une technique d'extraction sans tranchée, inadaptée, et, d'autre part, d'avoir omis de procéder à des sondages préalables qui lui aurait permis de s'assurer de la véracité des informations fournies par les plans.

La première faute n'est pas retenue par le tribunal car la technique employée n'avait, jusqu'à l'accident, jamais posé de problème. Elle n'était pas réglementée, ni déconseillée au moment des faits. Le tribunal émet des doutes quant à la dangerosité de cette technique et en conclut qu'il n'y avait pas lieu de l'écartier en l'espèce. En réalité, selon les experts, sans la présence du morceau de béton, le remplacement de la conduite n'aurait posé aucun problème. Il est précisé que le « *bloc de béton n'était pas visible et que sa présence n'est pas imputable aux personnes poursuivies* ».

S'agissant des sondages préalables qui auraient pu être réalisés, il s'avère que la position des ouvrages de distribution de gaz étaient bien localisée sur le plan communiqué par GRDF et que de surcroît certains étaient localisables visuellement. Encore une fois, c'est en raison de l'obstacle constitué par le bloc de béton que le branchement n'était plus rectiligne.

Se pose toutefois la question de savoir si des sondages auraient dû être effectués pour s'assurer de l'absence d'obstacle. Ce n'est pas l'avis du tribunal qui estime que « *la présence du fragment de béton était imprévisible et indécélable depuis la surface du sol* ». Voilà qui ressemble à la définition de la force majeure sans toutefois la reproduire avec exactitude car « *indécélable* » ne signifie pas « *irrésistible* ». Pourtant, le tribunal en déduit l'absence de faute de la société ROCHE.

De même, le tribunal ne retient pas de faute à l'encontre de la SAS GAUTHEY prévenue pour n'avoir pas protégé davantage la canalisation de gaz malgré les contraintes particulières du sol, pour avoir omis de prévenir VEOLIA de la trajectoire particulière de cette canalisation et n'avoir pas donné à ses salariés de consignes claires pour les cas d'encombrement du sous-sol. Il avait bien été constaté que la canalisation de gaz posée en avril 2003 était trop proche de la canalisation d'eau, la distance minimale étant de 20 cm, toutefois la preuve n'a pu être rapportée que tel était déjà le cas en 2003. Le tribunal estime par ailleurs que le fait que la canalisation d'eau croise celle de gaz en passant par dessus, et non par dessous comme cela est d'usage, n'avait pas à être signalé à VEOLIA dès lors que ces positions ne sont pas réglementées. L'argument relatif aux consignes est également écarté.

En revanche, la tribunal considère que la Société VEOLIA a bien manqué à une obligation de sécurité et de prudence en ayant omis d'effectuer une demande de renseignement (DR) à la mairie quant aux zones éventuelles d'implantation des ouvrages souterrains comme ceux de transport ou de distribution de gaz ainsi qu'une demande auprès des exploitants de ces ouvrages. Les travaux projetés par VEOLIA entraient dans ceux relevant de l'article 4 du décret du 14 octobre 1991 imposant de telles demandes.

Bien que le tribunal qualifie cette obligation comme étant « *de sécurité et de prudence* » et retient une faute de l'entreprise, il estime qu'il n'y a pas de lien de causalité entre cette faute et la fuite de gaz suivie de l'explosion car « *même si l'entreprise VEOLIA avait déposé une DR, elle n'aurait au vu de la réponse, ni pu renoncer aux travaux, ni opté pour une autre méthode de réalisation de ceux-ci* ».

2°) Poursuivie comme les autres sociétés pour homicide et blessures involontaires, GDF-SUEZ se voit de plus imputer le délit de dégradation de biens par l'effet d'une explosion. Ce délit, réprimé par l'article 322-5 du Code pénal, n'est caractérisé qu'en cas de manquement à une obligation de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement, l'infraction n'étant pas consommée par une simple faute d'imprudence ou de négligence ([Crim. 18 janvier 2012, n° 11-81.324, M. Blombed, « Dégradation involontaire par explosion ou incendie », Dalloz Actualité, 27 janv. 2012](#)). En l'espèce, il y a bien eu manquement par GDF-SUEZ à l'obligation de demande renseignement prévue au décret du 14 octobre 1991 mais, comme pour VEOLIA, ce manquement n'est pas en relation causale avec l'explosion.

En ce qui concerne les poursuites pour homicide et blessures involontaires, le reproche fait à GDF-SUEZ, à savoir n'avoir pas rempli sa mission de contrôle du chantier exécuté en avril 2003, ne peut être retenu dès lors que l'entreprise GAUTHIEY elle-même n'a commis aucune faute.

La société GRDF, filiale de GDF-SUEZ, a été fondée le 1^{er} janvier 2008. Aucun fait fautif antérieur à cette date ne peut donc être retenu à son encontre. Pour ce qui est de l'explosion survenue le 28 février 2008, date à laquelle la société avait acquis la personnalité morale, GRDF est poursuivie, d'une part, pour avoir omis de mettre en place une procédure efficace et connue des employés en cas de fuite avérée sur un ouvrage et, d'autre part, pour

avoir omis de réagir rapidement pour isoler la fuite de gaz. Le tribunal souligne une communication défaillante entre le chef d'exploitation, seul décideur, et les agents de terrain chargés de diagnostiquer les circonstances de la fuite avec comme résultat que la demande d'autorisation de fermeture des vannes n'a pas été transmise au chef d'exploitation. Le seul moyen d'interrompre la fuite était de couper l'alimentation en gaz dans la partie endommagée du réseau, or aucun ordre de fermeture des vannes n'a été donné. Les fautes de GDRF sont donc patentées mais, ici encore, le lien de causalité entre les fautes et l'explosion n'est pas considéré comme établi car « *la cessation de fuite, même intervenue dès 12 heures 15, n'aurait pas empêché l'explosion* ». Selon le tribunal « *en définitive, si l'on peut reprocher à GRDF une gestion de la difficulté mal organisée et manquant de célérité, il ne peut être affirmé que ces défaillances ont été cause des dommages* ».

Au final, le seul « coupable » est... le bloc de béton abandonné par une personne non identifiée.

II. Les intérêts civils

Bien que compétent en vertu de l'article 470-1 du Code de procédure pénale pour accorder réparation aux parties civiles en ayant fait la demande, le tribunal constate que cette compétence est limitée en l'espèce (A) ce qui ne lui permet de statuer que sur une partie des demandes (B).

A. La compétence réduite des juridictions judiciaires

L'exception d'incompétence est soulevée car les dommages, tant aux personnes qu'aux biens, sont des dommages de travaux publics trouvant leur cause dans un ouvrage public. En vertu de l'article 4 du titre II de la loi du 28 pluviôse an VIII, la juridiction administrative est seule compétente pour connaître des litiges consécutifs à un dommage causé par l'exécution d'un travail public

([trib. conflits, 4 mars 2002, n° 3265, D. 2002, p. 2026](#)), il en est ainsi du dommage causé par la rupture d'une canalisation de gaz ([trib. conflits, 3 juillet 1995, SCI du 138 rue Victor Hugo](#)) ou par la défectuosité d'un raccord situé sur la canalisation ([trib. conflit, 19 octobre 2009, n° 3700, dalloz-actu-étudiant.fr, 9 nov. 2009](#)) ou encore en cas d'intoxication au gaz causé par la défectuosité d'une canalisation ([trib. conflits, 1^{er} juillet 2002, Mlle Labrosse c. Gaz de France](#)).

En l'espèce, les travaux effectués, tant par ROCHE que GAUTHEY, entrent bien dans la catégorie des travaux publics. Le tribunal correctionnel en déduit avec justesse que les parties civiles « *ne peuvent porter leur action en réparation devant la juridiction correctionnelle en cas de relaxe des prévenus* ».

Toutefois, le tribunal ne renonce pas à son entière compétence et a recours à une exception donnant compétence exclusive aux tribunaux judiciaires : les dommages causés par un véhicule à l'occasion de la réalisation de travaux publics ([art. 10 de la loi n°57-1424 du 31 décembre 1957](#)) or « *la cause du dommage est l'endommagement d'une conduite de gaz par l'effet de l'utilisation d'un treuil équipant un mini tractopelle muni d'un moteur et de chenille lui permettant de se mouvoir de façon autonome* ».

Le tribunal se limite à l'exception posée par la loi du 31 décembre 1957 alors que plus largement la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 s'applique à l'exclusion de toute autre disposition lorsqu'il s'agit d'indemniser la victime d'un accident de la circulation ([V. not. Civ. 2^{ème}, 7 mai 2002, n° 00-20. 649](#)), mais il est vrai que, s'agissant des véhicules utilitaires, la loi de 1985 ne s'applique pas lorsque seul un élément d'équipement utilitaire étranger à la fonction de déplacement est en cause ([Civ. 2^{ème}, 17 décembre 1997, JCP 1998, IV, 1346](#)) ce qui semble bien être le cas en l'espèce.

Le tractopelle ayant été utilisé par la société ROCHE, le tribunal correctionnel se déclare compétent mais uniquement pour « *le dommage invoqué par les victimes corporelles des faits qui fondent les poursuites à son égard* ». La société ROCHE, contrairement à GDF-SUEZ, n'est pas poursuivie pour la destruction des biens et le tribunal se limite donc à la réparation des dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite, conformément aux dispositions de l'article 470-1 du Code de procédure pénale.

B. Les indemnisations

Le tribunal écarte systématiquement toutes les demandes relatives aux dommages aux biens mais accueille favorablement les demandes des victimes « corporelles » directes et indirectes condamnant la SAS ROCHE au paiement des indemnités en explicitant les principes qu'il met en oeuvre.

La campagne du pompier décédé, agissant en son nom et en celui de ses enfants mineurs avait signé des quittances dans le cadre d'une transaction avec l'assureur de la société. Le tribunal précise que « *si ces quittances fixent définitivement les montant des réparations dues à Mme P. et à ses filles quant aux postes de préjudices qui y sont mentionnés, elles ne sauraient faire obstacle à ce que leur signataire puisse réclamer la réparation d'autres chefs de préjudices* ». Il précise fort exactement qu'au-delà du préjudice moral consistant en la douleur de la perte d'un être cher, un « *proche peut en outre souffrir d'un préjudice distinct du préjudice moral d'affection causé par le décès lorsque les circonstances postérieures à l'accident, et qui en sont la conséquence directe, font apparaître que la victime par ricochet s'est trouvée dans une situation d'attente et d'inquiétude générant une souffrance d'ordre moral* » ([M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Victimes de violences et d'accidents collectifs. Situations exceptionnelles, préjudices exceptionnels : réflexions et interrogations », Médecine et Droit, éd. Elsevier nov.-déc. 2000, n° 45, p. 1](#)). Mme P. , après avoir eu connaissance de l'explosion

est restée un long moment dans l'incertitude quant au sort de son compagnon, le tribunal chiffre ce préjudice à 2000 euros.

Il en est de même des parents de la victime qui, apprenant par la radio le décès d'un pompier à Lyon, se sont rendus de Béziers à Lyon pour y apprendre la mort de leur fils.

Mme P. et ses filles sont encore fondées à obtenir réparation du préjudice subi par la victime directe avant qu'elle ne décède, ce décès n'ayant pas été immédiat. Or, ainsi que le souligne le tribunal, «entre le moment de l'explosion et la chute des éléments du bâtiment qui ont provoqué son écrasement et son décès, M. A., a nécessairement, ne serait-ce qu'un bref instant, ressenti des souffrances morales et psychologiques caractérisées par la perte d'espérance de vie », ce dommage est chiffré à 3000 euros ([pour un raisonnement analogue : C. Lienhard, « Queen Mary II – Droit indemnitaire des catastrophes : de belles avancées», JAC n° 97, oct. 2009 ; Civ. 2^{ème}, 16 janvier 2014, n° 13-80.693, Gaz.-Pal. 2014, n° 106-107, p. 9, note A. Guegan-Lecuyer ; Crim. 29 avril 2014, n° 13-80. 693, C. Fonteix, « Précisions relatives à l'action civile des héritiers d'une victime d'homicide involontaire » Dalloz Actualité, 20 mai 2014](#))

Le tribunal chiffre également le montant des indemnités dues en raison des différents dommages corporels subis (blessures, atteintes auditives, blast...). Soulignons que de manière répétitive le tribunal accorde une somme symbolique à la trentaine de pompiers présents, physiquement blessés ou non en utilisant une formule rituelle qui mérite d'être relevée : « *les souffrances induites par la détresse des blessés, par la perte d'un camarade et par le ressenti quant à leur propre existence s'inscrivant dans le tableau global de celles-ci tenant compte de l'incidence du caractère collectif de l'accident* » ([cf. pour la notion de collectif : C. Lacroix, La réparation des dommages en cas de catastrophes, LGDJ 2008 ; C. Lienhard, « Pour un droit des catastrophes », D. 1995, chr., p. 91 ; M.-F. Steinlé-Feuerbach, « Le droit des catastrophes et la règle des trois unités de temps, de lieu et d'action », LPA 28 juillet 1995, n° 90, p. 9 et sur les préjudices permanents exceptionnels de la nomenclature Dintilhac : Civ. 2^{ème}, 16 janvier 2014, Gaz-Pal. 2014, n° 54-56, p. 36, note F. Bibal](#)).

Le caractère collectif de l'accident fonde la FENVAC (www.fenvac.com) à exercer les droits reconnus à la partie civile (art. 2-15 CPP). Le tribunal précise que la fédération a accompagné l'association lyonnaise des victimes, qu'elle a pris part à des réunions du comité d'indemnisation mis en place et lui accorde 3000 euros en réparation de l'atteinte à l'objet statutaire et autant à titre de réparation des débours en lien avec l'accident. L'Association des victimes de l'Explosion au gaz du Cours Lafayette et de la Rue Barrier (AVECLRB) obtient 3000 euros de réparation de son préjudice mais ne peut obtenir des indemnités en raison du temps passé par les personnes de son bureau, cette activité relevant du bénévolat.

L'affaire de l'explosion du cours Lafayette est loin d'être close, outre le fait que les juridictions administratives auront à statuer sur l'indemnisation des dommages relevant de leur compétence, le Ministère public et les parties civiles ont fait appel de la décision du tribunal correctionnel.

SECURITE

LETTRE ET CHRONIQUE DE JEAN BELOTTI DE JUILLET 2014

1.- Mes ouvrages

➔ "Soldat à 17ans"

Si mon parcours dans l'aviation civile est généralement connu, aujourd'hui, je suis heureux de vous présenter celui dans l'armée. Engagé volontaire dans la première Armée française, en 1944, et ayant participé à la libération de l'Alsace et à la campagne d'Allemagne, avant de faire partie du corps expéditionnaire français en Indochine, j'y ai découvert ce monde de l'aviation et vécu des aventures suffisamment passionnantes, avec des pilotes civils et militaires, pour qu'elles retiennent l'attention de monsieur Yves Guéna - plusieurs fois ministre et président de la fondation du général de Gaulle - qui a spontanément accepté d'en rédiger la préface.

☺ - Des lecteurs ayant souhaité avoir une dédicace, mon éditeur m'a remis un certain nombre d'exemplaires afin que j'assure moi-même l'envoi. Donc, pour les personnes intéressées, il suffit de m'envoyer, par la poste, le Bon de commande à imprimer et à compléter, après avoir cliqué sur : <http://henri.eisenbeis.free.fr/belotti/2014/belotti-Presentation-et-Bon-de-commande..html>

Le premier témoignage reçu est de bon augure : *"J'ai été très ému par la lecture de ton livre. Merci d'avoir relaté toutes ces années avec une si grande précision. Ton parcours est remarquable et ton livre souvent bouleversant"*.

— *** —

➔ **Le troisième Tome de mes chroniques** (de 2009 à 2013) vient d'être édité par Cépaduès (<http://www.cepadues.com>). Avec les deux premiers Tomes (de 1999 à 2008), ils réunissent - dans 140 chroniques - les réponses apportées aux questions de mes lecteurs relatives aux principaux événements concernant le transport aérien civil pendant cette période et représentent donc une source d'informations importante pour toute personne intéressée, à différents titres, à ce monde de l'aviation. Voir la recension de Michel Polacco - pilote d'avions et d'hélicoptères, journaliste aéronautique très connu - qui en est le préfacier :

<http://www.polacco.fr/chroniques-aeronautiques-de-jean-belotti-2009-2013/>

2 - Magazine du CDRH

Jean Jacques Lignier (Lt-Colonel - délégué du patrimoine aéronautique - Base aérienne 133) nous adresse sa très intéressante "Lettre d'informations aéronautiques n°35 de juin 2014", éditée par le "Centre de documentation et de recherches historiques" de la base aérienne 133 "Commandant Henry Jeandet" de Nancy-Ochey. Il s'agit d'un très intéressant magazine de 57 pages, richement documenté, à consulter sur : <http://www.calameo.com/read/000257893b8dc610bb410>

3.- Ouvrage de Bernard Bacquié

→ **Des héros sans importance** du Bomber Command et de la Résistance toulousaine.

* L'auteur - ancien commandant de bord long-courrier d'Air France - ayant, dans sa jeunesse, réalisé des ouvrages techniques, devint ensuite pigiste, au très connu magazine Aviasport. Ses propos étaient déjà de beaucoup plus parler des hommes que de leurs machines. C'est à sa retraite qu'il s'attela à faire une synthèse des archives Latécoère à travers "Les Carnets de la Ligne", édités par les éditions Latécoère. Puis, désirant disposer d'une totale liberté plus propice à l'inspiration, il fonde alors ses propres éditions. C'est ainsi que romans historiques, biographies, ouvrages d'histoire commencent à s'enchaîner. Le propre de ses livres est de s'appuyer sur des recherches méticuleuses et sur un style littéraire propice à l'évasion, comme à l'immersion dans les sentiments. Dès les trois premières années de publications s'est déjà constitué un notable aréopage de fidèles lecteurs, ayant reconnu, en lui, non seulement un passionné, mais un grand humaniste.

Aujourd'hui, pour les 70 ans du débarquement, il nous propose un livre passionnant avec cette véridique histoire de l'incroyable escapade à travers la France de deux aviateurs d'un bombardier Halifax, abattu près de Laon. Depuis leur décollage de Snaith, le 16 avril 1943, jusqu'à être décorés de la Distinguished Flying Medal par le roi George VI, à Buckingham Palace, en passant par leur lutte contre la chasse de nuit et la "flak", et leur voyage en trains bondés de soldats allemands, métro, péniche, etc.

C'est aussi l'histoire de leurs "Helpers", ces Français qui ont pris tous les risques pour leur venir en aide. Surtout les femmes du Mouvement "Combat" qui ont organisé leur exfiltration vers l'Espagne, et des "Résistants de solidarité" qui les ont hébergés, nourris, réconfortés. Et, parmi ceux-ci à Toulouse, les parents de l'auteur...

Les faits relatés, sous forme romancée, reposent sur le rapport officiel du Military Intelligence 9, sur les archives du Musée de la Résistance de Toulouse, sur celles d'un des aviateurs et de la famille de l'auteur. 160 pages de texte et illustrations (avec les photos d'époque des différents protagonistes) sur papier couché. Renseignements sur l'auteur Bernard Bacquié et commande (24,70 € franco de port, pour la France métropolitaine), sur www.editionslaterales.com.

4.- Le vol du pélican

L'histoire des Canadairs français a 50 ans. Créée en 1963 à Marignane en France, la base d'avions de la Sécurité Civile n'a cessé de progresser et de faire autorité en Europe, dans la lutte aérienne contre les feux de forêts. Les pilotes d'élite de cette flotte spéciale témoignent des aventures liées à leurs missions. Superbe documentaire de 48 mn, du 17/11/2013, sur les Canadair de Marignane, réalisé par la RTS (Radio Télévision Suisse).

Le métier le plus beau et le plus complet du monde "Pilote du feu - pompier du ciel", puisqu'il côtoie, jongle et compose avec les 4 éléments [La Terre - l'Eau - le Ciel - le Feu].

<http://www.rts.ch/video/docs/expeditions/5382426-le-vol-du-pelican.html#.UqB8khVpgB8.gmail>

Julien Roger a retracé l'historique de la saga des pompiers du ciel dans :

<http://lesvieillestigesalat.blogspot.com/2009/02/pilotes-du-feu-pompiers-du-ciel.html>

5.- Deux ouvrages du général (2s) Yvon Goutx

* Au cours d'une brillante carrière au cours de laquelle il a réalisé 5.200 heures de vol, dont 3.600 heures sur monoplace de combat, il a été commandant d'escadrille et, à plusieurs reprises, il a commandé des détachements opérationnels au Tchad et en Arabie Saoudite. Aujourd'hui, il nous présente deux très intéressants ouvrages :

➔ **Le ciel est mon désir** - Pilote de chasse pendant la guerre froide 1969/1991.

Passionnant récit historique, aéronautique et humain, itinéraire d'un pilote de combat pendant les vingt dernières années de la guerre froide. Ouvrage de 416 pages + un cahier photo.

➔ **L'Envol du Qatar** - Regard d'un "Chasseur" blanc au pays de l'or noir

Après 22 ans passés en unités navigantes, comme pilote de chasse, Yvon Goutx est affecté en État-major pour le dernier tiers d'une carrière de 33 ans. De ces onze années, il nous livre principalement les trois qu'il a vécues comme Attaché de Défense, dans ce petit émirat qui a pris son envol, après le coup d'État de juin 1995, onze mois après son arrivée en poste.

* Chaque ouvrage est à 29 € + 8 € de frais de port. Les frais de port se réduisent à 9,98 € (au lieu de 16) pour un envoi de 2 livres. Commandes à l'adresse suivante : C/O Mme Meunier-Brousse 35, rue de la Richardière Sarzec. 86160 Montamisé. Pour tout renseignement complémentaire : yvonalban.gtx@wanadoo.fr.

6.- “Les questions PPL (A) ou LAPL (A) associées au manuel avion - conforme AESA”. Éditions Cepaduès. (<http://www.cepadues.com>).

Très intéressant ouvrage pédagogique permettant de mesurer sa progression, tout en apportant également des réponses commentées. Ce document regroupe plus de sept cents questions à choix multiples et prépare au programme de l'examen théorique du pilote privé avion, conformément aux directives européennes. Fruit d'un travail d'équipe, son originalité consiste :

- à fournir une réponse commentée à chaque question, avec le souci pédagogique de proposer ainsi au lecteur une révision intelligente et constructive ;
- à effectuer un pontage avec des figures du Manuel Avion.

7.- Le Van's Club de France (VCF)

Il s'agit d'une association de constructeurs amateurs créée pour répondre principalement aux besoins suivants :

- * Partager nos passions communes de pilotes et de constructeurs d'avions Van's par des échanges et des rencontres tout au long de l'année.
- * Défendre les intérêts des constructeurs et pilotes de RVs auprès des instances publiques.
- * Le plaisir de se connaître, d'échanger et de partager une passion commune.
- * Renforcer les liens et les solidarités entre les constructeurs, d'échanger des informations, des outillages et de mutualiser des connaissances.

Chaque année, un rassemblement réunit un nombre de plus en plus grand de RV venus des quatre coins d'Europe et offre une occasion unique de nouer des contacts dans une atmosphère très chaleureuse.

Plus de 8500 RV (initiales de son concepteur : Richard VanGrun) ont effectué leur premier vol, il y aurait eu en tout 40.000 lots matières de vendus. Ces chiffres sont énormes, ils dévoilent l'ampleur du phénomène Van's. Aucun autre avion de construction amateur n'a atteint une telle ampleur. En France il y a environ 50 avions en vol et 100 constructeurs, ce qui représente un total d'environ 150 avions. En Angleterre ils sont 500 dont 250 en vol. L'Europe compte plus de 1.200 avions, en construction ou en vol. www.vansclubdefrance.fr

8.- Cocorico ! Championnat de France de voltige aérienne

François Le Vot a remporté le championnat de France "Elite", qui s'est déroulé du 24 au 28 juin 2014, à Falaise (Calvados), Aude Lemordant conservant son titre national. Ces nationaux "Monoplace" ont aussi marqué l'entrée en scène d'Eric Vazeille, le nouvel entraîneur national. À un peu plus d'un an du championnat de Monde "Unlimited" - qui aura lieu en France à Châteauroux-Déols - la voltige française est donc en grande forme. La participation enregistrée à Falaise le démontre. Au total, les trois catégories "monoplace" (Elite, Excellence et National 1) ont rassemblé, cette année, 39 pilotes (respectivement 14, 10 et 15 concurrents). Démonstration est faite qu'un tel niveau de participation est digne d'une compétition internationale.

J'ai noté également que Mélanie Astles avait remporté le championnat de France "Excellence" devant neuf hommes et surtout en franchissant la barre des 70% ! Au Mondial 2015, la France sera autorisée à aligner 4 féminines.

9.- Ma chronique de juillet 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.- Contamination en vol (suite)]

➔ En complément des informations sur la contamination en vol (présentées dans ma chronique de juin), nous devons être fiers d'apprendre que la France n'est pas en reste en la matière. En effet, des méthodes "non chimiques", utilisant les effets de la photo-catalyse, ont été mises au point en France et validées, notamment au travers d'un projet de R&D, qui a vu collaborer Airbus, l'INSERM, le CNRS et Aelorve. Cette dernière, jeune PME, n'attend que la prise de conscience des acteurs du secteur pour résoudre la problématique de la contamination, autant chimique que biologique, de l'air intérieur des aéronefs.

Cette information nous est transmise par Michel Harmant (ancien dirigeant de la construction aéronautique) qui a collaboré, en 2012, avec les chercheurs d'Aelorve sur la décontamination de l'air dans les cabines d'avions et présenté une publication, en anglais. Michel Harmant tient à votre disposition le diaporama d'une conférence qu'il a récemment donnée à ce propos devant un cercle de scientifiques. Cliquer sur : http://www.aelorve.com/index.php/actualites/bibliotheque_ **Retour au menu**

-

[2.-Association française des femmes pilotes] 🗨️ *Je sais qu'il existe plusieurs associations de navigants, mais existe-t-il des associations de femmes pilotes ?*

➔ Je connais l'existence, en France, de l' "Association française des femmes pilotes", créée en 1971, sous la présidence de Marie-Josèphe de Beauregard, sous l'impulsion de sept femmes. Les unes pilotes professionnelles (comme Jacqueline Golay, Anne-Marie Peltier, Danielle Decuré, Nicole Demarle, Christine Debouzy, pilote d'A380,...), les autres pilotes privées, avaient chacune dans leur domaine pris conscience de l'isolement des femmes dans l'aviation. N'étant pas en avance (les Américaines - avec pour figure de proue, Amélia Earhart - avaient fondé les "99", en 1936 ; les Anglaises, dès 1955, la "BWPA" ; les allemandes la "Vereinigung Deutscher Pilotinnen EV en 1968 ; les Suisses, l' "Association Suisse des femmes pilotes", en 2010), il était donc temps, en France, d'unir les femmes pilotes pour les représenter et assurer leur intégration. Et ce n'est que le 13 janvier 1973, que l'autorisation a été obtenue pour les femmes de se présenter au concours de l'ENAC (École nationale de l'aviation civile). Puis, en 1974, enfin, Patricia Haffner, présente le concours qu'elle est la seule femme à obtenir. D'ailleurs, l'association vient d'organiser, à Toulouse, le quarantième anniversaire de l'entrée des femmes à l'ENAC.

* Cette association organise des rencontres, stages, visites aéronautiques, déplacements à l'étranger, qui permettent de créer et de développer des liens d'amitié entre toutes celles qui partagent des aventures passionnantes, tant en France qu'à l'étranger. Une passion qui a fait rêver et qui continue à faire rêver tant de générations.

C'est ainsi que, par exemple, est organisé le 4^{ème} rassemblement des femmes de l'air, le dimanche 28 septembre 2014, à l'aérodrome de Nevers, avec, comme marraine, Astrid Hustinx, commandant de bord Air France retraitée, pratiquant la voltige et le parachutisme (grandes formations en chute libre), qui est sur une magnifique affiche, à bord d'un Mustang.

Au programme de 10 h à 18 h :

- De nombreuses activités seront proposées aux scolaires et au grand public.. Cette proximité sera l'occasion d'échanger, de partager, de découvrir,...
- Les femmes pilotes présenteront à leurs interlocuteurs, leur appareil, parleront de leur parcours, de leur passion, ainsi que de leur motivation.
- Stand de l'armée de l'air et car podium du C.I.R.F.A.
- Présentation, par les professionnelles, des appareils militaires des corps d'armée de l'Air, Terre, Marine nationale et Gendarmerie.
- Ateliers de découverte des sports aériens sur les stands des 9 fédérations aéronautiques, avec présentation des simulateurs de vol avion, ULM, planeur,...
- Stand des pilotes handicapés visuels avec leur simulateur. Les "Mirauds volants" qui comptent 34 % de femmes. - Ateliers de découverte des métiers de l'aéronautique avec les Grandes écoles de formation : pilotes, ingénieurs, météorologues, contrôleuses, mécaniciennes, hôtesses de l'air.

* Présidente : Adriana Domergue. SG : Murielle Le Floch. . Siège social : 6, rue Galilée 75116 Paris. Tél. 06 42 99 46 22. webmaster@femmes-pilotes.com .

[3.-Indemnisation en cas de vols retardés ou annulés] ☞ *Voyageant souvent par avion, j'ai constaté qu'au cours de retards, le comportement des compagnies étaient différents quant à la prise en compte du préjudice subit par les passagers. N'y a-t-il pas des règles en la matière applicables à tous les opérateurs ?*

➔ Les règles tiennent compte des conditions dans lesquelles ledit vol a été retardé ou annulé, ou sur lequel vous n'avez pas pu embarquer, mais pas de la nature et de l'importance de votre préjudice (rendez-vous manqué, correspondance, fatigue, journée de travail perdue,...). Il reste que pour la réparation dudit préjudice, vous pouvez invoquer, auprès du transporteur aérien concerné, les articles 19 des Conventions de Varsovie ou de Montréal, afin d'obtenir une compensation.

☞ *Alors quels sont les vols concernés ?*

➔ Ce sont tous les vols au départ des aéroports des 28 pays de l'Union européenne, de la Norvège, de l'Islande et de la Suisse (vols réguliers et vols non réguliers), y compris ceux effectués dans le cadre d'un voyage à forfait, et cela quelle que soit la nationalité de la compagnie aérienne.

☞ *Et si les vols proviennent d'un aéroport extérieur à l'Union européenne, de la Norvège, de l'Islande et de la Suisse, que se passe-t-il ?*

➔ Seuls les vols exploités par une compagnie communautaire, sont concernés, et à condition qu'il n'existe pas de réglementation dans ce domaine dans le pays de départ. Il en résulte que si une réglementation existe dans ce pays, elle s'applique *de facto* à la place du règlement européen. Il convient de noter, ici, que si les passagers peuvent facilement savoir s'il s'agit d'une compagnie communautaire, ils ne sont pas censés savoir s'il existe ou non une réglementation dans le pays où ils ont embarqué !

☞ *Généralement, il s'agit surtout de retards importants qui sont les plus difficiles à supporter !*

➔ Est considéré comme retard important, si vous arrivez à votre destination finale avec un retard de trois heures ou plus. Dans ce cas, vous pouvez demander au transporteur aérien l'application de l'arrêt de la CJCE (Cour de justice des communautés européennes) du 19 novembre 2009, portant sur la notion de "retard" et "d'annulation de vol", avec le "droit à indemnisation en cas de retard" dans les deux cas. Toutefois, il reste que le transporteur tentera de dégager sa responsabilité s'il peut prouver que le retard était dû à des circonstances extraordinaires. S'il est concevable que le législateur ait accordé au transporteur la possibilité de dégager sa responsabilité, dans les faits, cela peut être source de contentieux.

☞ *Quels sont les obligations de la compagnie vis à vis de ses passagers concernés par le retard ?*

➔ Dès que le retard au départ d'un vol atteint :

- soit deux heures ou plus pour les vols de 1500 km ou moins ;

- soit trois heures ou plus pour les vols de plus de 1500 km jusqu'à 3500 km et tous les vols intracommunautaires de plus de 1500 kilomètres ;

- soit quatre heures ou plus pour les autres vols de plus de 3500 km ;

vous pouvez obtenir, non seulement une prise en charge (rafraîchissements, repas), mais également une nuit d'hôtel, les transferts entre le lieu d'hébergement et l'aéroport, si nécessaire. Vous devez, aussi, avoir la possibilité d'obtenir gratuitement deux appels téléphoniques ou télécopies ou courriers électroniques.

Alors, et seulement si vous renoncez à votre voyage, vous êtes en droit de vous faire rembourser votre billet d'avion, et éventuellement, de demander la prise en charge du vol retour vers votre point de départ initial, comme, par exemple, dans les cas d'un vol au départ d'une escale de correspondance.

☞ *Quid si, ayant réservé ma place, la compagnie refuse mon embarquement ?*

➔ Tout d'abord, il convient d'expliquer les raisons pour lesquelles votre embarquement a été refusé. Cela provient du fait que les compagnies ayant constaté que des passagers ayant fait des réservations ne se sont pas présentés à l'embarquement (no-show), elles procèdent donc à des sur-réservations, c'est-à-dire, qu'elles vendent plus de sièges que l'avion n'en contient, espérant un équilibre entre les no-show et la sur-réservation. Ce qui est rarement le cas, car il y a souvent des sièges de libres, lesquels peuvent être vendus à des passagers présents, mais sans réservation (go-show).

Finalement, on retiendra que les passagers refusés à l'embarquement contre leur gré, bénéficient :

- de la possibilité de choisir entre le placement sur un autre vol et le remboursement du billet, mais seulement s'ils renoncent à entreprendre leur voyage ;

- ainsi que d'une prise en charge dans l'attente d'un vol ultérieur (hébergement, transferts entre le lieu d'hébergement et l'aéroport, si nécessaire, restauration, frais de communication ou de transmission de deux messages).

Cela étant dit, avant de refuser de vous embarquer, la compagnie est tenue de faire préalablement appel aux passagers qui accepteraient de différer leur voyage, en compensation de certaines prestations.

Retenons que l'indemnisation forfaitaire accordée aux passagers refusés à l'embarquement, contre leur volonté, est la suivante :

- 250 € pour les trajets de 1.500 kilomètres ou moins ;
- 400 € pour ceux compris entre 1.500 et 3.500 kilomètres et pour tous les vols intra-communautaires de plus de 1500 kilomètres ;
- 600 € au-delà de 3.500 kilomètres pour les destinations extra-communautaires.

Sachez également que le transporteur est tenu de vous payer votre indemnisation en espèces ou par tout autre moyen (chèque, virement, etc.). Une indemnisation sous forme de "bons de voyage" ou d'"avoir", ne peut se faire qu'avec votre accord écrit.

☞ *Et dans le cas, certes plus rare, mais qui existe quand-même, celui de l'annulation du vol ?*

➤ L'indemnisation et l'assistance sont identiques à celles prévues pour un refus d'embarquement. Toutefois, l'indemnisation ne sera pas due si les passagers sont informés deux semaines avant l'heure de départ ou, en cas de délai inférieur, si une place leur est offerte sur un autre vol à une heure proche de l'horaire initialement prévu tant au départ qu'à l'arrivée. Il en ira de même si le transporteur est en mesure de prouver que l'annulation est due à des circonstances extraordinaires (conditions météorologiques, risques liés à la sécurité, grève,...) qui n'auraient pas pu être évitées, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises.

☞ *Comment formuler une réclamation ?*

➤ Généralement la situation est réglée sur place par le représentant de la compagnie concernée. Dans le cas contraire, il vous appartient d'envoyer un "formulaire de réclamation" à la compagnie, puis (en fonction du type de vol comme expliqué plus haut) :

- soit à la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), réclamation en ligne <http://www.developpement-durable.gouv.fr> ou par courrier (Direction du transport aérien. Mission du droit des passagers. Bureau des passagers aériens (MDP/P2) 50, rue Henry Farman. FR - 75720 PARIS CEDEX 15 - Tél : +33 1 58 09 43 21).

- soit aux organismes nationaux compétents de l'Union européenne, afin qu'ils puissent exercer pleinement leur rôle, la position de la compagnie impliquée étant également connue.

Le délai d'attente d'une réponse pour les dossiers instruits en France est d'environ deux mois et de quatre à six mois pour les autres.

Dernière précision : Votre réclamation doit être adressée en joignant la copie et non pas les originaux, de toutes les pièces justificatives en votre possession grâce aux formulaires en ligne, sachant que les formulaires ne comportant pas de pièces justificatives ne pourront pas être traités.

☞ Dernière question : Est-ce la DGAC qui fixe le montant de l'indemnisation après avoir étudié le dossier et pris en compte les arguments présentés par la compagnie et ceux du passager ?

➔ L'indemnisation des passagers incombe aux compagnies aériennes, car la DGAC n'a pas vocation à se substituer aux transporteurs aériens.

[4.- Avions électriques] ☞ Est-il possible de voir, un jour, des avions propulsés uniquement par une énergie électrique ?

➔ Il y a quelques années seulement, cela paraissait impossible. Or, le 25 avril dernier, à Mérignac, a été effectué (après une vingtaine de vols d'essais), le premier vol officiel de l'avion-école 100% électrique, une grande première des constructeurs.

Ce qui est intéressant de noter, c'est le fait qu'Airbus Group et une petite entreprise de 10 salariés, installée à Royan, Aero Composites Saintonge (ACS), ont, en 2011, relevé le défi, celui - avec le soutien de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) - d'industrialiser un avion à propulsion électrique.

Cette première version, de 6,7 mètres de long, 9,5 mètres de large et 550 kg en fibre de carbone, est propulsée par deux moteurs de 60 kW chacun, alimentés par des batteries au lithium-ion polymère de 250 volts. Pouvant voler jusqu'à 220 km/h, sa vitesse de croisière se situe à 160 km/h. Étant donné qu'il a été déclaré que *"dans le monde, il va falloir former 650.000 jeunes dans les vingt prochaines années"*, ce qui nécessitera 21.000 nouveaux avions-écoles, le marché est donc gigantesque, Airbus espérant en capter 10%.

Les avantages de l'E-Fan sont essentiellement :

- son prix qui ramenait l'heure d'instruction sous les 100 €, contre 120 en moyenne sur les avions à motorisation thermique ;

- et son entretien, beaucoup plus simple, donc moins coûteux que sur un avion classique.

☞ Mais ce n'est qu'un avion école ?

➔ Effectivement ! Ce premier modèle est aussi loin de celui qui permettra de transporter des passagers que ne l'était l'avion de Clément Ader par rapport à Concorde. Certes, il y a un commencement à tout et le progrès technique aidant, des améliorations de plus en plus importantes verront le jour, à plus ou moins longue échéance.

Cela étant dit, deux interrogations peuvent être formulées au sujet de la version école :

1.- La durée de fonctionnement des batteries n'étant que seulement d'un peu plus d'une heure (par rapport aux quatre des avions de tourisme classiques), cela imposera des séances

d'entraînement qui ne devront pas dépasser les 45 à 50 minutes et à condition de rester dans la zone aéroportuaire.

2.- *Quid* de la réaction d'un pilote formé sur un avion qui ne fait pas plus de bruit que celui d'un sèche-cheveux, lorsqu'il sera affecté sur un des avions de ligne actuels ? Même si les procédures sont identiques, le contexte est différent. Je me souviens de pilotes venant du Constellation qui n'avaient pas pu s'adapter au bruit strident du Vickers Viscount ! La solution la plus simple ne serait-elle pas de doter les pilotes stagiaires sur ces avions silencieux, de casques reproduisant les trois types de bruits d'un vol : en montée, en vol et en descente ?

☞ *Les constructeurs ont probablement envisagé des versions plus développées en vue d'un éventuel transport de passagers ?*

➔ Bien sûr ! L'E-Fan existe déjà en deux versions. Le prototype, l'E-Fan 1, comporte deux sièges en tandem, l'E-Fan 2 est doté, lui, de deux sièges côte à côte. L'E-Fan 4, à propulsion hybride, en cours de conception, va encore ouvrir de nouvelles voies. Il sera doté de quatre sièges et d'une autonomie de plus de trois heures, au lieu d'une heure.

Par ailleurs, il existe un projet européen, baptisé "e-thrust", en partenariat avec Siemens, Rolls-Royce et Diamond Aircraft. Un banc d'essais devrait être opérationnel en 2017, en Allemagne, à Ottobrunn, sachant qu'avant de devenir un avion commercial, il faudra résoudre l'éternel problème du poids des batteries, enjeu de taille, qu'il faudra impérativement miniaturiser.

Il a été annoncé que "L'objectif était de construire, dans les vingt-cinq ans à venir, un avion régional hybride de 90 places, avec une autonomie de vol de trois heures", lequel, de surcroît, "pourrait voyager de nuit sans perturber les riverains" !

☞ *Comment se situe ce projet par rapport à celui du Suisse Piccard dont les médias se sont fait l'écho ?*

➔ Les Suisses Bertrand Piccard et André Borschberg, avec l'École polytechnique fédérale de Lausanne, ont conçu le "Solar Impulse", un avion qui vole grâce à des panneaux solaires. J'ai appris qu'en 2015, ils vont essayer de faire un tour du monde avec, en plusieurs étapes. À ce jour, il fait la taille d'un gros Airbus, mais ne peut embarquer... qu'un seul passager !

De toute façon, ces tentatives ne sont pas isolées. Par exemple, à titre expérimental, le groupe Safran, avec Honeywell viennent de concevoir un train d'atterrissage à moteurs électriques, l'EGTS (Electric Green Taxiing System), pour un Airbus A320.

En conclusion, grâce aux inventions, innovations, découvertes de nos ingénieurs et techniciens, ce qui est encourageant de constater, c'est que l'accélération du progrès technique, vers une révolution écologique est en marche dans l'aéronautique.

[5.- Économie de troc dans l'aérien] ☞ *Que pensez-vous de ce projet d'accorder des droits de trafic au Qatar contre l'achat du "Rafale" de Dassault Aviation ?*

➔ D'abord, les faits. La stratégie de Qatar Airways est d'exploiter l'A380 sur Paris pour pouvoir augmenter ses capacités en France. Or, bien ayant déjà atteint le quota de vols inscrit dans le dernier accord bilatéral entre la France et le Qatar (21 vols hebdomadaires) la compagnie qatarie a souhaité augmenter sa présence au départ de Paris, ce qui, à ce jour, lui a été refusé.

Quant à Air France, elle n'a eu de cesse de démontrer :

- qu'accorder de nouveaux droits à Qatar Airways fausserait les règles du jeu du fait de conditions de concurrence inéquitables ;

- d'autant plus que d'autres compagnies (Emirates et Etihad Airways), ayant également le soutien de leur État-actionnaire ne manqueraient pas de se manifester. En effet, les Émirats arabes unis souhaitent la mise en place d'"un ciel ouvert" avec la France, dans lequel chacun pourrait exploiter le nombre de vols qu'il souhaite.

Ainsi, les avis diffèrent donc selon le niveau de l'approche du problème : soit au niveau des entreprises (micro-économie), soit au niveau des États (macro-économie).

* Au niveau des compagnies

Il est évident qu'accorder des droits de trafic supplémentaires à plusieurs compagnies du Golfe pénaliserait lourdement Air France qui, cependant, n'est pas contre une libéralisation du secteur aéronautique, à condition qu'elle soit régulée par des autorités de concurrence. D'où un appel à l'Union européenne de se doter de règles fortes pour garantir que la concurrence est équitable entre les compagnies aériennes, en suggérant à la Commission de prendre exemple sur les États-Unis, qui se sont dotés d'un corps de règles pour garantir un "*level playing field*" (conditions de concurrence équitables pour tous les acteurs).

La crainte d'une distorsion de la concurrence est donc crédible et il est normal qu'Air France /KLM et Lufthansa aient fait front commun, en rappelant :

- qu'officiellement, lier les droits de trafic aérien entre deux pays aux affaires commerciales est interdit par la convention de Chicago (de 1944), qui régit le transport aérien ;

- qu'en outre, seuls les flux de trafic entre deux pays doivent justifier l'octroi de droits supplémentaires, ce qui n'est pas le cas, ici, puisque le trafic entre les villes européennes et Doha n'est pas très important sachant que, de plus, la plupart des passagers qui se rendent au Qatar, enchaînent sur une correspondance pour une autre destination.

* Au niveau des États

Est-il plausible de se référer aux économistes du 18^{ème} siècle (Smith, Ricardo, Say), qui ont montré l'intérêt pour les pays d'appliquer la doctrine du libre-échange, selon leur

spécialité (blé contre métiers à tisser, ...) ? La réponse est non, car, ici, il n'y pas échange puisque la France non seulement fournirait des avions de combat, mais accorderait des droits de trafic. L'option libre-échangiste ne serait valable que, par exemple, dans le cas de droits de trafic contre du pétrole !

En fait, dans l'hypothèse où l'État Français - ayant eu la confirmation de l'achat des Rafales - accorderait des droits de trafic supplémentaires, la première précaution à prendre serait de s'assurer que les gains que réaliseront les industriels de l'aéronautique et de la défense (en particulier Airbus), seront supérieurs aux pertes subies par l'industrie du transport aérien !

Il s'agit donc d'une question de choix : privilégier des intérêts divergents, en tenant compte des avantages comparatifs et cela, tous éléments agrégés, dans l'intérêt global de la France, à savoir l'impact sur la balance des paiements, l'emploi, la création de richesses, etc.

☞ *Alors, peut-on conjecturer une solution de compromis ?*

➔ Tout d'abord, il convient de savoir qu'alors que la France, en 2011, avait accordé de nouveaux vols pour Emirates et Etihad, Abu Dhabi n'avait, par la suite, jamais passé commande à Dassault Aviation ! Aujourd'hui, la menace est claire : *“Si Qatar Airways n'obtient pas de droits de trafic en Europe il pourrait reconsidérer ses achats d'Airbus” ; “Si les créneaux des aéroports européens sont encore limités, nous cesserons d'acheter des appareils européens. Nous avons 186 commandes en cours chez Airbus”.*

La puissance diplomatique des États du Golfe a déjà montré que la France avait déjà accordé des dérogations et exemptions à leurs investissements. De plus, comment lutter contre des compagnies du Golfe qui :

- jouissent pleinement du soutien de leurs États, alors que l'Union européenne contrôle les aides étatiques fournies par les États membres à leurs compagnies nationales ;
- réalisent d'importants bénéfices n'ayant pas de contraintes financières.

Cela étant dit, si le Qatar achète un jour le “Rafale” de Dassault Aviation, la France accordera-t-elle des droits de trafic à Qatar Airways et dans quelle mesure ? *Nobody knows !*

☞ *Que dire également des compagnies du Golfe qui réaliseraient des investissements capitalistiques dans les compagnies européennes ?*

➔ Je pense que vous faites allusion à Etihad Airways, la compagnie d'Abu Dhabi qui, à ce jour, est la seule des trois compagnies du Golfe à mener cette stratégie d'investissements avec les prises de participations dans Aer Lingus, Air Berlin, Air Serbia, Darwin Airlines (Suisse) et peut être dans Alitalia.

Les textes européens actuels autorisent à nous rassurer quant au risque de voir des compagnies européennes passer sous le contrôle de compagnies du Golfe. En effet, la Commission européenne a pour mission :

- de s'assurer que tous ces investissements sont compatibles avec le règlement européen (1008/2008) établissant les conditions d'octroi des licences de transporteurs communautaires ;
- de vérifier les compagnies des pays tiers qui investissent dans des compagnies européennes communiquent bien aux États membres et à la Commission européenne l'origine des fonds et les conditions de leurs activités de restructuration ;
- et également et surtout, d'imposer (par son article 4) que le capital d'une compagnie européenne soit majoritairement contrôlé par des capitaux communautaires ou nationaux.

Par ailleurs, dans un récent courrier commun adressé, le 17 juin 2014, à la Commission, Air France/KLM et Lufthansa, lui a demandé de s'assurer que les investissements capitalistiques d'Etihad en Europe étaient compatibles avec les règles européennes, une action en justice commune pouvant être envisagée.

☞ *Il reste une question de savoir quel sera le comportement d'Air France dans le cas où une des trois compagnies du Golfe serait déjà un partenaire commercial ?*

➔ Il s'agit effectivement du cas d'Etihad, qui crée une situation antinomique. En effet, alors que le groupe Air France/KLM a toujours été hostile face au développement des compagnies du Golfe, voilà qu'Etihad est devenu partenaire dudit groupe :

- lequel souhaite, d'ailleurs, approfondir sa coopération ;
- et qui aura Etihad pour interlocuteur évidemment incontournable, dans les relations entre Air France/KLM et Alitalia, au cas où la compagnie d'Abu Dhabi en deviendrait un influent actionnaire.

☞ *Pour terminer, pouvez-vous rappeler ce que sont ces droits de trafic accordés par les États aux compagnies aériennes ?*

➔ La Conférence de Chicago de 1944 a élaboré un cadre d'exploitation des lignes aériennes internationales, déterminé par les cinq libertés de l'air (droits de survol d'escale technique, d'embarquement, de débarquement de passagers). Ce sont les États qui négocient ces droits de trafic en gérant plus d'une centaine d'accords bilatéraux, avec autant de pays différents, accords faisant l'objet de renégociations, adaptations, modifications périodiques.

Les deux premières libertés ont un caractère technique, les autres sont commerciales.

==> Seules les cinq premières "libertés" ont été officiellement reconnues en tant que telles aux termes d'un traité international régi par l'OACI.

* **Première liberté** : Droit de survol. Droit pour un transporteur d'un État de survoler le territoire d'un autre État sans y atterrir. *Exemple : Vol Air France Paris/Tokyo, en survolant la Russie.*

* **Deuxième liberté** : Droit d'effectuer des escales techniques. Droit pour un transporteur d'un État d'atterrir dans un autre État pour des raisons non commerciales, comme la maintenance ou le ravitaillement en carburant, durant un vol vers un État tiers. *Exemple : Vol d'une compagnie européenne Paris/Bangkok, avec escale technique à Dubaï.*

* **Troisième liberté** : Droit de débarquer dans un État tiers des passagers embarqués dans l'État dont l'aéronef a la nationalité. *Exemple : Vol Air France Paris/Casablanca.*

* **Quatrième liberté** : Droit d'embarquer dans un État tiers des passagers à destination de l'État dont l'aéronef a la nationalité. *Exemple : Air France embarque à Casablanca des passagers à destination de Paris.*

* **Cinquième liberté** : Droit d'embarquer/débarquer dans un État tiers des passagers à destination/en provenance de tout autre État contractant. *Exemple : Air France embarque à Bangkok, sur son vol Paris/Hanoï des passagers à destination de Hanoï (droit de trafic entre la Thaïlande et le Vietnam).*

==> Le autres libertés :

* **Sixième liberté** : Droit pour un transporteur d'un État d'assurer un service entre deux autres États en passant par l'État où il est enregistré (troisième et quatrième liberté combinées). *Exemple : Air France embarque à New-York des passagers à destination d'Athènes, via son "hub" de Paris-Charles de Gaulle.*

* **Septième liberté** : Droit pour un transporteur d'un État d'exploiter, entièrement hors de son territoire, des lignes et d'assurer un service entre deux autres États. *Exemple : Une compagnie européenne exploite une ligne Miami/Mexico.*

* **Huitième liberté** : Droit pour un transporteur d'effectuer des dessertes nationales à l'intérieur d'un État étranger, ce qui est aussi appelé "cabotage". *Exemple : Une compagnie européenne embarque à New York des passagers à destination de Los Angeles sur son vol Europe/Los Angeles. (Cette liberté n'est pas appliquée aux États-Unis qui protègent les compagnies nationales en interdisant aux étrangères de transporter du fret ou des passagers à l'intérieur du pays).*

* **Neuvième liberté** : Droit pour un transporteur d'un État d'assurer un service entre deux points situés sur le territoire d'un autre État. *Exemple : Une compagnie européenne exploite une ligne New York/Los Angeles.*

[6.-Destinée des avions obsolésents] ➡ *Les annonces de plusieurs commandes massives d'avions me font poser la question de savoir ce que deviennent ceux qui sont actuellement en exploitation ?*

➔ Ces avions restent fiables et sont en bon état de fonctionnement. Mais, du fait de l'arrivée sur le marché de modèles plus performants (taille, vitesse, nuisance sonore, poussée des réacteurs, consommation de carburant, etc.), ils sont devenus obsolètes, c'est-à-dire, moins rentables, moins attrayants. Et cela peut survenir rapidement, comme ce fut le

cas pour le Super-Constellation, dont la technique était pourtant à la pointe du progrès et qui, du jour au lendemain, a été détrôné par la mise en ligne du quadriréacteur Boeing 707.

Notons qu'il en est de même du bref cycle de vie - que nous connaissons tous très bien - de tout ce que nous utilisons journalièrement (appareils photos, tablettes électroniques, ordinateurs, caméras, téléphone portables, etc.) que nous abandonnons pour adopter le nouveau modèle dont le lancement a bien été médiatisé (plus performant, plus agréable à utiliser, moins cher à l'achat, ...).

Ces avions continuent cependant à être utilisés, en attendant le renouvellement total de la flotte ; ou ils sont mis sur le marché de l'occasion ; ou stockés, comme le fait Boeing, dans les déserts du Nebraska ; ou mis à la casse. En effet, il est prévu que pendant les deux prochaines décennies, plus de 1.000 avions seront retirés des listes de flotte, chaque année.

En fait, ils seront démontés pour récupérer des sous-ensembles encore utilisables sur le marché de l'occasion (moteurs ayant encore un bon potentiel de vie, instruments de bord, etc.) et également pour recycler certains matériaux.

Retenons que la valeur résiduelle des avions démantelés et recyclés mis au rancard constitue un marché porteur qui ne manquera probablement pas de se développer. C'est ainsi qu'après l'AFRA :

- a émergé le projet de recyclage "Pamela", à l'origine de la création de la société "Tarmac Aerosave" (Airbus, Safran-Snecma Suez-Sita, Equip'Aero Industrie), implantée dans le sud de la France, à Tarbes ;

- le groupe Air France/KLM, grâce à ses filiales de maintenance a développé cette activité, dans la région de Norwijk, en créant un important centre de recyclage des avions en Europe.

[7.- Grèves des contrôleurs aériens] ➡ *Pourquoi une nouvelle grève des contrôleurs aériens après celle de 2013 ?*

➔ Ayant beaucoup écrit sur les mouvements de grève (des contrôleurs aériens, des pilotes, de la SNCF, de l'EDF, des routiers, ...) je ne peux, ici, que présenter six brefs commentaires.

1.- Premier mouvement de grève du 11 au 13 juin 2013

* Le fait que ce mouvement ait également été déclenché par les syndicats de dix pays de l'Union européenne, démontre que les raisons invoquées ont été estimées fondées, précisément par ceux qui connaissent parfaitement les spécificités et responsabilités du métier. De plus, la Direction générale de l'aviation civile a, elle-même, considéré que la proposition prévoyant une séparation complète entre les autorités nationales de surveillance et leurs régulateurs, les organisations de contrôle de la circulation aérienne, se traduirait en France par l'éclatement des fonctions qu'elle assure actuellement (régulation ; surveillance et prestations de service de navigation aérienne). C'est alors, et ceci est très important à noter, que le ministre français des transports - opposé à ce projet - à déclaré

que cela *“est de nature à remettre en cause ce qui fait notre particularisme et notre efficacité”*, tout et en dénonçant *“un excès de réglementation européenne dans le secteur aérien, alors que le premier paquet législatif de 2004 pour le ciel unique neuropéen n’a pas encore porté tous ses fruits”*.

Cela confirme que même l’autorité de tutelle française a reconnu le peu de réalisme des décisions de Bruxelles, dont certaines, actuellement en préparation, concernant la durée de vol font déjà l’objet de sévères critiques.

Finalement, certes, il est normal de déplorer le préjudice subi par les compagnies et leurs sous-traitants ; les importants désagréments imposés aux passagers et, également, le retard dans les avantages attendus d’un *“ciel unique européen”*. Mais, force est de reconnaître que c’est grâce à cette action commune des contrôleurs aériens européens que les législateurs de Bruxelles vont être obligés de revoir leur copie !

Bien sûr, pour convaincre, il conviendrait de savoir, d’une façon plus précise, dans quelle mesure l’externalisation des tâches aurait pu avoir un impact négatif sur la sécurité des vols ?

Cela étant, en admettant que le facteur déclenchant a bien été le critère sécurité - et non pas celui d’un réflexe corporatif, évidemment critiquable, car s’opposant à l’intérêt général - la conclusion ne serait-elle pas de dire que cette réaction des contrôleurs européens a été un passage obligatoire pour assurer la sécurité de demain ?

2.- La grève du 24 au 29 juin 2014

* Les faits : Le premier syndicat représentatif des contrôleurs aériens en France, le SNCTA , a annoncé qu’il levait son préavis de grève du 24 au 29 juin 2014, pour protester contre un plan de performance sur les cinq années à venir, en déclarant : *“Conscient des enjeux économiques du pays, mais également convaincu d’avoir obtenu des avancées, certes pas à la hauteur des revendications que nous avons exprimées, mais nous considérons que l’objectif principal est atteint avec l’écoute attentive que nous attendons depuis des mois est enfin au rendez-vous”*.

En revanche, l’Union nationale des syndicats autonomes (Unsa-ICNA), troisième syndicat des aiguilleurs du ciel, a décidé de maintenir son mouvement pour protester contre les moyens accordés à la navigation aérienne pour 2015-2019 dans le *“plan de performance”* que la France doit présenter d’ici au 30 juin à Bruxelles, que le syndicat considère trop faibles.

* Commentaires : Pour satisfaire des revendications, il existe d’autres moyens de pression que celui de prendre des passagers en otage.

Dans les syndicats professionnels, l’existence de plusieurs syndicats représentant la même profession :

- est non seulement préjudiciable à l’efficacité des actions revendicatives en cours ;

- mais également et surtout, lorsque l'accord d'engager une action n'est pas unanime, conduit à ce que c'est une minorité qui fait la loi !

Lorsque j'étais président du SNPL (Syndicat national des pilotes de ligne), existait un syndicat regroupant quelques dizaines de pilotes anciens. Après les avoir convaincu de l'intérêt de n'être représenté que par un seul syndicat, ils ont tous accepté de nous rejoindre. Malheureusement, au fil des ans, plusieurs sécessions ont conduit à la création de syndicats minoritaires.

3.- Les réquisitions

* J'ai été étonné d'apprendre qu'un porte-parole de la DGAC ait précisé que *"le service minimum était appliqué, les contrôleurs en grève ayant été réquisitionnés pour garder 50% des effectifs en poste"*, pour les raisons suivantes :

① - Tout d'abord, noter la docilité des contrôleurs, lesquels, une fois installés à leur poste de travail par les forces de l'ordre, auraient très bien pu refuser de commencer à travailler.

② - En cas de refus massif des contrôleurs, des sanctions généralisées seraient difficiles à prendre, ayant en mémoire l'échec des réquisitions, lors de la grève des mineurs de 1963, ce qui avait durablement discrédité le recours à cette procédure. Je me souviens également d'un ministre des transports ayant menacé de nous faire réquisitionner. Nous avons répondu que nous ne nous opposerions pas aux forces de l'ordre qui viendraient à notre domicile pour nous "embarquer", mais qu'une fois installés dans le cockpit, rien ne nous obligerait à décoller les avions. Bien sûr, la menace a été abandonnée.

* De plus, effet pervers : la mise en œuvre de multiples révocations à la suite d'un refus d'exécuter ledit service minimum irait donc à l'encontre même du "principe de continuité" !

* Enfin, il convient de mettre en exergue le fait qu'un contrôleur travaillant sous la contrainte n'a pas la sérénité et la concentration nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

4.- Le "servi minimum"

Le "service minimum" n'est qu'un "pis-aller", pour la principale raison suivante : L'existence d'un service minimum conduit, de toute façon, à l'existence d'une importante demande insatisfaite, ce qui ne résout donc pas totalement le problème posé. En clair, des milliers d'employés ne pourront pas se rendre sur leur lieu de travail, avec les conséquences néfastes qui en résultent, aussi bien pour eux, que pour les entreprises, que pour le pays.

5.- Le droit de grève

Certes, il est vrai que le droit de grève est inscrit dans notre Constitution. Il est vrai, également, qu'aucun gouvernement - de droite comme de gauche - n'a eu la volonté (pour ne pas dire le courage) de s'y frotter, ne serait-ce que pour y apporter des aménagements, dans l'intérêt, non seulement des travailleurs, mais également dans celui de la France.

Pourquoi ? Par crainte de la réaction des centrales syndicales, lesquelles ne représentent que moins de 5% de la population active du pays ! Force est donc d'admettre que c'est une infime minorité, un groupe restreint de salariés - quel que soit le métier et quelle que soit la nature de la revendication - qui dispose du pouvoir de bloquer l'économie d'un pays tout entier, en immobilisant des millions d'autres salariés !

Journellement, les médias nous montrent que les grèves actuelles ont conduit à un "ras le bol" d'une grande partie de la population. En effet, dès lors qu'une grève sectorielle pour défendre des intérêts corporatifs met un coup d'arrêt à l'économie du pays, il y a de quoi s'indigner. D'où ce "ras le bol" cité qui est également celui de plusieurs de mes lecteurs.

6.- Le principe de continuité du service

Il ressort des faits que de droit devrait être appliqué différemment, selon les catégories de personnels : ceux des entreprises privées et ceux des administrations et organismes dont l'activité concerne tous les citoyens. Bien sûr, il n'est pas question, ici, d'analyser d'une façon exhaustive, ni le contenu des textes, ni les réactions des différents intervenants, mais simplement de faire un rappel et de présenter une interrogation :

① Tout d'abord, un rappel. Le "service public" - qui recouvre aux termes de la jurisprudence administrative, toute activité d'intérêt général assurée par une collectivité publique ou assurée sous son contrôle par une personne de droit privé - est, en quelque sorte, reconnu comme étant la " pierre angulaire du droit administratif", nous disent les experts.

Traditionnellement, la jurisprudence administrative considère que le service public se caractérise par trois principes : principe d'adaptation au changement imposé par la puissance publique ; principe d'égalité de traitement des usagers et, enfin, principe de continuité.

Ce principe de la continuité des services publics, qui a été reconnu par la décision n° 79-105 DC du 23 juillet 1979, trouve ses fondements dans le principe plus large de la continuité de la vie de l'État ou de la Nation. Ainsi, l'article 5 de la Constitution de 1958 dispose que le Président de la République "*assure, par son arbitrage (...), la continuité de l'État*".

② Une interrogation finale : Comment le législateur - qui après avoir théorisé à son plus haut niveau la notion de service public - a pu, étant donné l'existence de ce principe de continuité - élément fondateur de la notion de service public - autoriser les mouvements de grèves qui, automatiquement, interrompent forcément cette continuité ? Il y a donc incompatibilité entre "continuité, obligation constitutionnelle" et "grève, droit imprescriptible", qui sont deux principes opposés.

Ainsi, en conclusion, la conflictualité dans les services publics est restée un problème lancinant et force est de constater que la multiplicité des grèves dans les services publics est paradoxale, étant donnée l'existence dudit principe de continuité.

[8.- Avion de Malaysia AL qui s'est écrasé en Ukraine] (Interview de TourMag du 17 juillet 2014)

Tourmag : *Quels commentaires pouvez-vous apporter au sujet de l'avion de Malaysia Airlines, qui s'est écrasé, le 7 juillet, dans l'est de l'Ukraine ?*

Jean Belotti : Cet avion, un Boeing 777 - qui assurait la liaison entre Amsterdam Malaysia Airlines et Kuala Lumpur, avec à son bord 298 personnes - s'est effectivement écrasé, à une vingtaine de kilomètres de la frontière russe, exactement entre la ville de Chakhtarsk et le village de Grabove. Si l'on admet que l'avion a été détruit par un missile, comme cela a été confirmé par diverses autorités, la première question à se poser est de savoir de quel missile il s'agit "sol-air" ou "air-air" et qu'elle est son origine ?

Tourmag : *Avez-vous une réponse ?*

J.B.: L'avion malaysien aurait été abattu par un avion ukrainien, lui-même abattu ensuite par les forces pro-russes ! Rien ne permet - tant que l'analyse des débris ne sera pas terminée - d'écarter l'hypothèse d'un acte terroriste à l'intérieur de l'avion ou, par exemple, celle de l'explosion d'une bombe à bord. Or, aucune certitude n'existant à ce jour, les médias se sont empressés d'avancer toute une série d'hypothèses désignant les responsables (Russes, Ukrainiens ou séparatistes Ukrainiens armés par les Russes) et de présenter différentes versions des événements, avec les accusations portées par les uns contre les autres. Heureusement, d'éminents experts connus ont fait d'intéressants commentaires, à la Télévision, comme celui de se demander pour quelle raison les trois belligérants concernés auraient pu se livrer à un tel acte de barbarie ?

TourMag : *Peut-on privilégier une des hypothèses émises ?*

J.B.: Les nombreuses informations disparates, parcellaires, contradictoires, affirmations suivies de démentis, qui circulent ne permettent pas de donner un avis fondé. En revanche, il convient, dans le cas où la cible aurait été volontairement choisie, de se poser la question de savoir "à qui profite le crime?". Ou, alors, y aurait-il eu erreur de cible ou simplement un missile détourné de sa cible initiale ?

TourMag : *Il reste à prendre en compte que le système anti-aérien "Buk", permettant d'atteindre des avions de ligne volant à leur altitude habituelle de croisière, est de fabrication russe ?*

J.B.: Cet argument n'est pas recevable en tant que preuve déterminante de la responsabilité de la Russie, étant donné qu'il est de notoriété publique que de nombreux pays disposent d'armements russes, américains, français,... De surcroît, au moment de votre interview, on ne sait pas si les séparatistes disposaient ou non de ce système ?

TourMag : *Il a été dit que l'avion de Poutine qui rentrait du Brésil devait faire à peu près cette même route que le vol MH-17 et qu'il avait changé le cap, moins d'une heure avant l'accident de l'avion malaysien. N'y a-t-il pas un lien avec ce drame ?*

J.B.: Il a été précisé qu'il existait un risque de confusion, car bien qu'étant un autre type d'appareil, l'avion présidentiel russe Iliouchine Il-96-300 portait quasiment les mêmes couleurs que le Boeing 777 de Malaysia Airlines. Cette relation causale n'est pas fondée, car les avions ne sont pas différenciés par leur couleur, mais par les messages qu'ils émettent en vue d'être parfaitement identifiés par les stations radars.

TourMag : Y a-t-il déjà eu des avions de ligne abattus en vol ?

J.B.: Le premier que j'ai en mémoire remonte à plus de six décennies. Il s'agit de celui d'un Constellation d'Air France qui, survolant le continent africain, avait été pris pour cible par un avion de chasse. Puis, celui d'un avion d'Air France, piloté par un de mes collègues, qui, après avoir décollé de Bengazi, avait été descendu par un missile israélien.

Tout le monde se souvient de l'avion de Korean AL abattu par un chasseur soviétique, le 1^{er} septembre 1983, en pleine guerre froide, alors que sa trajectoire s'étant décalée de quelques miles, l'avait fait entrer dans l'espace aérien de l'URSS. Je connaissais très bien cette route longeant pendant longtemps la frontière russe et qui pouvait être franchie au moindre petit écart de navigation.

J'ai lu également que les Ukrainiens avaient abattu un avion civil israélien au-dessus de la mer noire par un missile ukrainien en 2001 et tout récemment un "Antonov 26", avion de ligne ; que les Ukrainiens ayant perdu un Iliouchine 76, avion de transport militaire, qui aurait été abattu également par un missile ; qu'un chasseur russe a abattu, la veille, un avion de combat ukrainien Sukhoï SU-25 en mission au-dessus de l'est de l'Ukraine, le pilote ayant réussi à s'éjecter,...

TourMag : Et des avions abattus par erreur ?

J.B.: Plusieurs cas sont connus ou présumés. Je n'en citerai qu'un seul. Le 3 juillet 1988, l'USS Vincennes, en patrouille de routine, ayant pris le vol 655 Iran Air pour un avion de chasse effectuant une manœuvre d'attaque, avait lancé deux missiles et l'avait abattu, faisant 288 victimes. Cet avion de ligne régulier avait donc été détruit par un destroyer américain, alors qu'il suivait une route aérienne classique, à haute altitude.

TourMag : L'équipage n'a pas lancé d'alarme radio ?

J.B.: Lorsqu'un grave dysfonctionnement survient en vol, l'équipage, en toute première priorité, en recherche la cause pour, le plus rapidement possible, trouver la solution salvatrice la plus efficace. Ce n'est que lorsque la situation est redevenue normale qu'il peut prendre le temps d'envoyer un message radio.

Dans le cas d'un grave incident mettant l'avion en descente avec obligation de se poser dans les minutes qui suivent, l'équipage peut lancer le message de détresse ("Mayday").

Mais, en cas d'explosion due à l'impact d'un missile, ce n'est évidemment pas possible, car toute vie est instantanément supprimée.

TourMag : Pourquoi laisse-t-on les avions civils survoler des régions en guerre ?

J.B.: La communauté aéronautique a estimé qu'un avion de ligne, qui suit tous les jours la même route aérienne, sensiblement à la même heure et qui, de surcroît, est facilement identifiable par les stations radar qui reçoivent, en continu, les signaux émis par le "transpondeur", ne pouvait être confondu avec un avion de guerre. De plus, elle a considéré que volant à une altitude de croisière le mettant hors de portée des missiles lancés par des belligérants de conflits locaux, il n'y avait donc aucun risque.

TourMag : Est-il vrai que les avions de Malaysia AL ont évité de faire un détour pour économiser du temps et du carburant ?

J.B.: Voilà une accusation non fondée contre cette compagnie, dont l'image de marque sera probablement fortement ternie à la suite de ces deux exceptionnels drames qui l'on frappé en si peu de temps. En effet, il n'a jamais été question, pour aucune compagnie, d'éviter les zones de combats décrites. D'ailleurs, ce n'est qu'après ce drame que les compagnies aériennes ont décidé de ne plus survoler l'Ukraine.

TourMag : Les équipages sont-ils au moins prévenus de la situation ?

J.B.: Bien sûr ! Lorsqu'il y a des zones à éviter, les équipages en sont avisés par des bulletins - appelés "notams" (notice to airmen) - qui leurs sont présentés au moment de la préparation de chaque vol. Lorsque des pays sont en guerre, les vols sont généralement supprimés, mais pas systématiquement. Exemple : Le survol de l'Afghanistan, pour la simple et bonne raison qu'il est impossible pour une force rebelle d'identifier et d'abattre des avions à l'altitude de vol des avions de ligne.

Cela étant, quelques vols peuvent être autorisés et ne sont alors effectués que par des équipages volontaires, après avoir obtenu des garanties des belligérants.

C'est ce qui s'était probablement passé lorsque, à Saïgon, en Boeing 707, où j'ai fait un des derniers atterrissages, alors que les "viets" bombardaient le terrain de Tan Son Nhut, quelques jours avant la prise de la ville. On voyait les tirs de mortiers tout autour de l'aéroport. Des dizaines d'hélicoptères mitraillaient les troupes ennemies. Des chasseurs à réactions effectuaient des évolutions serrées pour larguer leurs bombes sur les cibles choisies. Et, effectivement, notre approche nous faisait entrer dans cette zone d'intense activité de combats. Cela étant, on nous avait dit que les "viets" ne tiraient pas sur les avions d'Air France, alors qu'ils le faisaient sur les avions civils américains. Etait-ce une information fondée ou non ? Toujours est-il que nous avons continué notre approche entre les tirs qui fusaient de toute part. Puis, nous sommes repartis, toujours dans la même agitation en périphérie, sans aucun problème.

TourMag : Les passagers sont-ils conscients de la gravité de la situation et ont-ils souffert ?

J.B.: Cette question est effectivement souvent posée par les familles des victimes lors des réunions d'informations organisées par la justice. En décrivant ce qui a pu se passer pendant les quelques minutes de chute, depuis une altitude habituelle de vol en croisière des avions

de ligne, les experts tentent de passer un message rassurant. En revanche, un avion touché par un missile, alors qu'il est en croisière, provoque une explosion mortelle pour toutes les personnes à bord, d'autant plus qu'à ces altitudes, l'air est irrespirable. On se souvient qu'en cas de dépressurisation rapide, les masques à oxygène apparaissent automatiquement devant le siège de chaque passager.

TourMag : *Y avait-il des chances de retrouver des survivants ?*

J.B.: L'expérience démontre que lorsqu'un avion s'écrase, étant sorti de son domaine de vol, alors qu'il volait en croisière, il n'y a aucun survivant, a fortiori s'il a été touché par un missile, comme je viens de vous l'expliquer ! Il n'y avait donc aucune chance de retrouver des survivants, ce qui est d'ailleurs confirmé par les premiers constats de l'état des décombres et de corps calcinés éparpillés sur le lieu du crash.

TourMag : *Connaîtrons-nous, un jour, la vérité ?*

J.B.: Probablement, car tous les éléments de preuve sont ou seront disponibles. À ce jour, on sait que les dirigeants occidentaux ont demandé la constitution d'une enquête internationale pour élucider les circonstances de ce crash.

Le Royaume-Uni a demandé une réunion d'urgence du Conseil de sécurité de l'ONU.

Les navires de l'Otan, présents en mer noire, ont forcément pu contrôler le ciel ukrainien et leurs conclusions seront probablement essentielles quant à la manifestation de la vérité.

Les Américains y ont braqué leurs satellites d'observation ; l'Otan dispose d'Awacs ; la France a dépêché un bâtiment de commandement et de projection (BPC) en mer noire, bourré d'électronique. Il ne reste plus qu'à espérer que tous les moyens mis en œuvre par une coopération internationale, permettront de savoir d'où est parti le tir de missile.

TourMag : *Une conclusion ?*

J.B.: À ce jour, l'analyse factuelle de ce drame ne peut se faire en ne s'appuyant que sur des hypothèses, d'où le peu de crédit à accorder aux conclusions hâtives, affirmations, critiques, voire accusations, dont les médias internationaux nous abreuvent. Il reste que tout un chacun, en fonction des sensibilités politiques, peut prendre parti pour l'un ou l'autre des antagonistes. Cette deuxième tragédie, après la disparition d'un autre Boeing de Malaysia AL nous invite, en attendant d'en savoir davantage, à penser aux personnels traumatisés de ladite compagnie et, également, à assurer les familles en deuil de toute notre compassion.

SECURITE NUCLEAIRE ET ORDRE PUBLIC

Muriel Rambour, maître de conférences à l'Université de Haute-Alsace, membre du CERDACC

En mars 2014, trois ans après l'accident de Fukushima et à la veille d'une réunion des chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union européenne sur le thème de l'énergie, des militants de Greenpeace ont mené une action contre le nucléaire à la centrale de Fessenheim (Haut-Rhin). Plusieurs dizaines de militants placés en garde à vue ont contesté les bases juridiques de leur interpellation devant le tribunal administratif de Strasbourg.

Mots-clés : Sécurité nucléaire – Obligation de quitter le territoire français (OQTF) – Re conduite à la frontière – Troubles à l'ordre public

Pour se repérer

Le 18 mars 2014, à l'aube, plusieurs dizaines de militants anti-nucléaires de l'ONG *Greenpeace* ont investi la zone protégée de la centrale nucléaire de Fessenheim. Certains sont parvenus à se hisser sur le dôme du réacteur n°1 pour y déployer pendant plusieurs heures une banderole « *Stop risking Europe* » afin d'inciter les pouvoirs publics à mettre fin à « *la menace posée par les centrales nucléaires vieillissantes en Europe* ».

Au total, 55 militants de près d'une vingtaine de nationalités européennes et extracommunautaires ont été interpellés puis placés en garde à vue avant d'être libérés le lendemain. Le préfet du Haut-Rhin a émis 52 obligations de quitter le territoire français (OQTF) – dont six assorties d'une interdiction de séjour en France de deux ans et d'un signalement sur le fichier Schengen – contre des ressortissants turcs, australiens et israéliens. Ces arrêtés ont été contestés par *Greenpeace* devant la juridiction administrative strasbourgeoise.

Pour aller à l'essentiel

Le 4 juillet 2014, le tribunal administratif de Strasbourg a rejeté le recours de 49 militants de *Greenpeace*, originaires de pays membres de l'Union européenne, qui contestaient l'arrêté du préfet du Haut-Rhin les obligeant à quitter le territoire français après leur participation à l'occupation de la centrale de Fessenheim en mars dernier.

Les recours de six militants de nationalités extracommunautaires (quatre Turcs, un Israélien et une Australienne) ont fait l'objet d'un examen particulier en formation élargie du tribunal. Ces sept magistrats avaient à démêler un problème de substitution de base légale introduite par le préfet consécutivement à une erreur de droit.

Pour aller plus loin

A l'occasion d'une première audience devant le tribunal administratif de Strasbourg début juin, le rapporteur public avait souligné le fait qu'une erreur de droit avait été commise par le préfet du Haut-Rhin qui avait délivré des obligations de quitter le territoire français à l'encontre de six militants de *Greenpeace* provenant de pays hors UE. Ces six personnes

disposaient toutes de passeports ou de visas en règle. Or, une OQTF vise les individus présents en France de manière irrégulière (article 511-1 du Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile). S'apercevant de cette erreur, le préfet a procédé à une substitution de base légale en se référant non plus à une OQTF mais en faisant état d'un trouble à l'ordre public sanctionné par une reconduite à la frontière sous 48 heures (article 533-1 du Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile).

Le caractère problématique de cette substitution de base légale a conduit la 6^e chambre du tribunal administratif saisie à renvoyer exceptionnellement l'affaire en formation élargie. Le 4 juillet, les sept magistrats ont entendu le rapporteur public rappeler l'argumentation développée en première audience. Une OQTF ne s'inscrit pas dans le même esprit qu'une reconduite à la frontière et n'obéit pas aux mêmes règles juridiques. Ainsi, le pouvoir d'appréciation de l'autorité administrative pour opérer la substitution de base légale ne se fonde pas sur des critères similaires. L'article 511-1 relatif à l'OQTF vise la régularité du séjour en France, à partir d'une vérification des titres de séjour de la personne concernée, tandis que l'article 533-1 se concentre notamment sur le trouble à l'ordre public dont l'autorité administrative doit prouver l'existence. L'étranger faisant l'objet d'une obligation de quitter le territoire – et sauf s'il a été placé en rétention – peut solliciter une aide au retour (article 511-1, al. 5 du Code précité), ce qui n'est pas possible dans le cadre d'une reconduite à la frontière. Et en cas de reconduite, l'interdiction de retour ne s'applique pas.

Le rapporteur public a en conséquence demandé l'annulation des six arrêtés d'expulsion pris à l'encontre des militants de *Greenpeace*. Pour sa part, le représentant du préfet du Haut-Rhin a reconnu l'existence d'une erreur de base légale aux arrêtés pris, tout en continuant de justifier les expulsions par la nécessité de maintenir l'ordre public. La décision sera rendue par le tribunal administratif fin juillet. Par ailleurs, plusieurs militants seront jugés par le tribunal correctionnel de Colmar le 4 septembre prochain pour violation de domicile et dégradations volontaires en réunion.

L'action dans l'enceinte nucléaire de Fessenheim n'est pas le premier coup d'éclat de *Greenpeace*. En 2011, neuf militants s'introduisaient dans le centre de production électrique de Nogent-sur-Seine et en 2012 un parapente atterrissait sur le toit de la centrale du Bugey. Immédiatement après l'intrusion sur le site, le directeur de la centrale de Fessenheim déclarait que les militants avaient démontré l'impossibilité d'accéder à la zone la plus sensible, à savoir la zone nucléaire. EDF indiquait également dans un communiqué en date du 18 mars que ces événements n'ont eu aucune conséquence sur la sûreté des installations qui ont continué de fonctionner normalement. Il n'en reste pas moins que le volet judiciaire du sort des militants interpellés pose plus fondamentalement la question de la sécurité des installations nucléaires.

NUCLEAIRE : TROIS ETATS DES LIEUX

Muriel Rambour, maître de conférences à l'Université de Haute-Alsace, membre du CERDACC

Au Japon : reprise d'activité en vue pour deux réacteurs nucléaires

Le 11 avril 2014, à l'occasion de l'adoption de son plan énergétique, le Japon a rendu officielle sa décision de relancer le nucléaire qui constitue, aux dires du Premier ministre, une « *ressource de base importante* », alors même que le parc des 48 réacteurs est à l'arrêt depuis l'accident de Fukushima. Une telle décision remet en cause le projet du précédent gouvernement visant à sortir du nucléaire à l'horizon 2040.

Dans la logique du nouveau plan énergétique, et pour la première fois depuis mars 2011, l'autorité japonaise de régulation nucléaire (NRA) vient de rendre, le 16 juillet, son avis sur les deux réacteurs de la centrale de Sendai (préfecture de Kagoshima dans le sud-ouest du Japon), estimant qu'ils remplissaient les critères de sûreté. Cet avis de conformité pourrait donner le feu vert à leur remise en fonctionnement d'ici l'automne. Il inciterait également neuf compagnies électriques japonaises à soumettre des demandes de redémarrage pour 19 autres réacteurs.

En Suède : vers le démantèlement de réacteurs de recherches

Le groupe nucléaire français AREVA a fait l'annonce, le 16 juillet, de sa participation au démantèlement de deux réacteurs de recherche situés près de Nyköping après avoir remporté un appel d'offre lancé par quatre opérateurs de centrales nucléaires suédois. Ces réacteurs ont été mis à l'arrêt en 2005 au terme de 45 ans d'activité. L'entreprise sera en charge de la planification et de la réalisation du démantèlement. Ce chantier, le premier à être conduit en Suède depuis les années 1980, débutera au cours du premier semestre 2015.

En France : nucléaire et transition énergétique

Le projet de loi sur la transition énergétique a été présenté le 18 juin dernier. Il fixe le cadre de l'évolution du parc nucléaire français, notamment en plafonnant la capacité de production nucléaire à son niveau actuel de 63.2 GW. Le texte prévoit également de nouvelles règles concernant la fermeture des centrales : le non-renouvellement ou l'abrogation de l'autorisation d'exploitation entraînerait automatiquement l'arrêt définitif de l'installation nucléaire concernée. L'autorisation d'exploitation prendra en considération la compatibilité du projet avec la programmation énergétique pluriannuelle, son efficacité énergétique ainsi que la problématique de l'approvisionnement en uranium, de la gestion des déchets et la sécurité électrique dans l'optique d'éviter la répétition de pannes et d'incidents.

Contrairement à ce qui avait été annoncé, la fermeture de la centrale de Fessenheim n'est pas inscrite dans le projet de loi mais se déduit des autres critères que le texte pose : le démarrage de l'EPR de Flamanville d'une puissance de 1 650 MW est ainsi conditionné à la

mise à l'arrêt d'une installation de capacité équivalente. La centrale nucléaire alsacienne, avec ses deux réacteurs de 900 MW chacun, entrerait dans ce périmètre. Le délégué interministériel chargé de la préparation de l'arrêt de la centrale a d'ailleurs confirmé le 9 juillet le calendrier de fermeture, avec un arrêt fin 2016 et un début de démantèlement en 2019-2020.

LU POUR VOUS

100 % RUMEURS



Véronique Champion-Vincent, Jean-Bruno Renard

Payot, 2014

Voilà l'ouvrage type à garder sous la main pendant ses vacances, à la fois pour se divertir et pour s'instruire. Par cette lecture estivale, vous apprendrez la vérité sur 50 légendes urbaines extravagantes, autant de rumeurs qui se propagent dans tous les milieux et qui renvoient à des histoires presque plausibles. Pourquoi croire à ces rumeurs, à ces affabulations ? Les auteurs nous démontrent plaisamment que ne sont pas les plus crédules d'entre nous qui y succombent car « *chacun d'entre nous a cru un jour à une rumeur* ». Tout dépend en fait du degré d'implication de la personne, selon qu'elle se sent plus ou moins concernée par l'information qui est délivrée par cette légende urbaine. Il faut dire que ces rumeurs (notamment les 50 choisies par les auteurs) couvrent des domaines extrêmement variables, pour que chacun y trouve son compte et puisse la relayer, donnant une information « *de source sûre* »... Si elles existent depuis belle lurette, elles connaissent une recrudescence qui mérite que les auteurs s'y attachent, leur diffusion via internet et les réseaux sociaux allant à présent à la vitesse de l'éclair. Ce petit ouvrage pétillant s'accommode bien aussi avec la trêve estivale car vous allez être amusés par les alligators qui se promènent dans les égouts, les lingettes tueuses ou les lunettes déshabillantes. A noter aussi pour les doctorants du CERDACC, le fantôme à la soutenance de thèse. De quoi se régaler... tout en ouvrant l'oeil.

LES CADRES PUBLICS ET L'ETAT DE DROIT – PREVENIR LES RISQUES JURIDIQUES



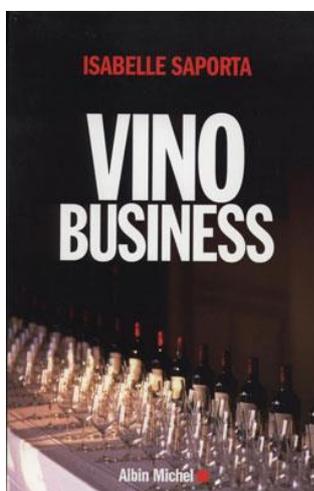
Ed. CANOPE, Profession cadre service public, 2014

Coordonné par Philippe Raimbault, Professeur de droit public, Directeur de Sciences Po Toulouse, et Didier Cultiaux, Préfet de région honoraire, avec une préface du président de section au Conseil d'Etat, Bernard Stirn, cet ouvrage a pour objectif d'apporter une réponse à l'insécurité juridique à laquelle se trouvent confrontés tant les cadres des trois fonctions publiques – d'Etat, hospitalière et territoriale – que les élus et les collectivités publiques face à la multiplication et à la complexité des textes, ainsi qu'au manque de clarté qui affecte souvent leur rédaction.

Quatorze auteurs, hauts fonctionnaires ou universitaires (dont deux membres du CERDACC), ont été sollicités pour atteindre cet objectif au travers de la présentation de cas concrets accompagnés par d'utiles éclairages, des idées clés et des perspectives. Les thèmes abordés sont nombreux et le lecteur y trouvera notamment le BOFIP-Impôts, le contrôle de légalité, la fonction « Achat » dans les établissements publics de santé, la sécurisation des délibérations au sein d'un département, le risque pénal des collectivités et de leurs agents, les réseaux et outils numériques, l'internationalisation du droit...

Très utile pour les cadres en exercice, ce livre sera également lu avec profit par les candidats aux concours de la fonction publique.

VINO BUSINESS



Isabelle Saporta, Albin Michel, 2014

Les bons vins de Bordeaux font partie du patrimoine français. En même temps, le vin, véritable or rouge, génère un véritable business. On est entré dans l'air de la financiarisation, les enjeux sont conséquents et hors normes. L'enquête menée par Isabelle Saporta, journaliste et chroniqueuse à Europe 1, est passionnante. Elle fait découvrir un monde oscillant entre rivalité et haine viscérale.

LA FABRIQUE DU MENSONGE. Comment les industriels manipulent la science et nous mettent en danger

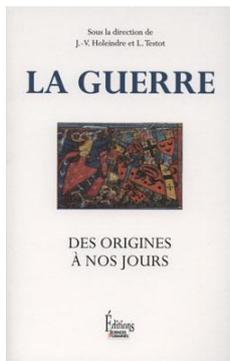


Stéphane Foucart Folio, 2014

Journaliste scientifique au *Monde*, Stéphane Foucart nous entraîne au pays des fabricants de cigarettes, de l'amiante, du dérèglement climatique, des insecticides et des abeilles, des perturbateurs endocriniens et des OGM. Il démontre qu'une part de l'activité des grandes entreprises consiste aujourd'hui à manipuler la science pour instiller le doute. Faux experts, fausses conférences scientifiques, corruption intellectuelle et économique. A chaque fois le même scénario. Le chapitre d'introduction intitulé *Science, ignorance et mésusage du Monde*, pose clairement la problématique. Comme point de départ un postulat : « bon nombre de catastrophes sanitaires ou environnementales ont été ou sont rendues possibles par l'instrumentalisation de la science et il le démontre de façon convaincante.

A lire absolument !

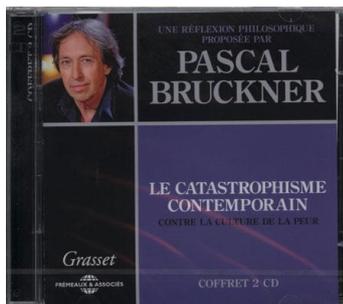
LA GUERRE DES ORIGINES A NOS JOURS



Editions Sciences Humaines, 2014

Publié aux éditions des Sciences Humaines sous la direction de J.-V. Holeindre et L. Testot respectivement universitaire et journaliste, cet ouvrage fait appel à des spécialistes de tous horizons afin de mieux appréhender ce qu'est la guerre. A travers le temps et l'histoire, la guerre a pris mille visages. Comme toujours pour comprendre, il importe de se rappeler ce qu'il en fut de l'histoire. L'ouvrage propose donc un grand voyage de la Grèce au Soudan, de Rome aux Etats-Unis, des Samouraïs aux Moghols. A un moment où la planète est encore soumise à de nombreux soubresauts guerriers et où notre histoire proche nous rappelle ce que fut la grande guerre de 14-18, ce livre est un outil précieux d'aide à la compréhension et au décodage. Encore plus essentiel lorsqu'on pense au Proche-Orient !

LE CATASTROPHISME CONTEMPORAIN CONTRE LA CULTURE DE LA PEUR



Pascal Bruckner, Grasset, Frémeaux et associés, 2014

En deux CD, Pascal Bruckner, philosophe et romancier, s'interroge à vive voix sur les dérives écologiques et sur les fondements du catastrophisme dans lequel nous vivons. Il parcourt et souligne les dérives écologiques, dévoile les dangers du discours apocalyptique né d'un amalgame entre science et superstition. L'ensemble de ces pensées sont regroupées sur deux CD. Le premier de 23 chapitres, le second 16. Le format de la librairie sonore facilite la compréhension de la pensée. Écoutons Bruckner, quitte à ne pas toujours le suivre ou l'approuver !

