



GUIDE MÉTHODOLOGIQUE LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS



NOVEMBRE 2017

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE

LA PRISE EN CHARGE

DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

La prise en charge des victimes d'accidents collectifs figure parmi les axes prioritaires du plan interministériel de l'aide aux victimes acté le 10 novembre 2017 en comité interministériel présidé par le Premier ministre. Pour améliorer l'accompagnement des victimes, un vivier de coordonnateurs pour l'assistance et le suivi des victimes d'accidents collectifs de transports sera mis en place en 2018.

Ce guide méthodologique pour la prise en charge des victimes d'accidents collectifs a été révisé dans le cadre d'un groupe de travail copiloté par le secrétariat d'Etat chargé de l'aide aux victimes et le ministère de la justice.

Je tiens à remercier tous ceux qui se sont personnellement investis dans ce travail partenarial mettant en lumière les bonnes pratiques de chacun : magistrats, avocats, élus locaux, coordonnateurs, assureurs, experts, médecins, représentants des ministères (justice, intérieur, Europe et Affaires étrangères, solidarités et santé, transition écologique), représentants d'associations de victimes et d'aide aux victimes, représentants et professionnels des grandes entreprises de transport (SNCF, RATP, Air France).

Cette nouvelle édition contribue à un effort de transparence et de simplification pour garantir une articulation optimale entre les acteurs et rendre les dispositifs plus lisibles, plus pratiques et plus efficaces. Le contenu est nettement enrichi grâce aux contributions des meilleurs spécialistes en matière d'accompagnement des victimes d'accidents collectifs.

Destiné à tous les professionnels appelés à intervenir auprès des victimes d'accidents collectifs, ce guide présente le rôle de chaque intervenant et détaille les modalités de prise en charge des victimes. Il propose également de nouveaux outils, issus de l'expérience, tels que la grille d'analyse d'un événement collectif ou la trame d'accord-cadre d'indemnisation des victimes.

Fruit de longs mois de travail, ce guide illustre notre capacité à prendre soin de celles et ceux qui ont subi des événements dramatiques. Les victimes sont au cœur des dispositifs que nous mettons en place dans un souci constant d'humanité, d'effectivité, de juste reconnaissance et de réparation.

Elisabeth PELSEZ

Déléguée interministérielle à l'aide aux victimes



GUIDE MÉTHODOLOGIQUE

LA PRISE EN CHARGE

DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

INTRODUCTION

p.7

PHASE DE CRISE

p.9

FICHE N° 1 – La coordination dans la phase d'urgence	p.10
FICHE N° 2 – Le rôle du procureur de la République	p.12
FICHE N° 3 – Le rôle du préfet	p.16
FICHE N° 4 – Le Centre de Crise et de Soutien (CDCS) du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères	p.18
FICHE N° 5 – La prise en charge sanitaire des victimes	p.20
FICHE N° 6 – La mobilisation des associations d'aide aux victimes	p.24
FICHE N° 7 – Le rôle des associations de victimes	p.26
FICHE N° 8 – Les numéros d'information de crise	p.28
FICHE N° 9 – Le centre d'accueil des familles (CAF)	p.30
FICHE N° 10 – Les réunions d'information des victimes et des familles	p.32
FICHE N° 11 – Les relations avec les médias	p.36

PHASE DE POST-CRISE

p.38

FICHE N° 12 – La coordination dans la phase de suivi	p.39
FICHE N° 13 – L'intervention des assurances	p.42
FICHE N° 14 – L'intervention des avocats	p.44

PHASE JUDICIAIRE

p.46

FICHE N° 15 – La procédure judiciaire	p.47
---------------------------------------	------

ANNEXES

p.51

ANNEXE 1 : Grille d'analyse d'un accident collectif	p.52
ANNEXE 2 : Typologie des accidents collectifs	p.54
- La réglementation des accidents aériens	p.55
- La réglementation des accidents ferroviaires	p.62
- La réglementation des accidents maritimes	p.68
- La réglementation des accidents routiers en France	p.72
- Les autres types d'accidents	p.76
ANNEXE 3 : Principes directeurs de l'accord-cadre d'indemnisation et tableau de suivi de l'indemnisation des blessés et ayants-droit des victimes d'accidents collectifs	p.80
ANNEXE 4 : Participants du groupe de travail consacré à la prise en charge des victimes d'accidents collectifs	p.86

GUIDE MÉTHODOLOGIQUE

LA PRISE EN CHARGE

DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

Qu'est-ce qu'un accident collectif ?

Il s'agit d'un événement soudain provoquant directement ou indirectement des dommages humains ou matériels à l'égard de nombreuses victimes. Pouvant avoir pour origine ou pour facteur contributif une intervention ou une abstention humaine susceptible de recevoir une qualification pénale, cet événement nécessite, par son ampleur ou son impact, la mise en œuvre de moyens importants et de mesures spécifiques pour la prise en charge des victimes, ainsi qu'une coordination des interventions et des accompagnements déployés.

Qui intervient ?

Plusieurs acteurs sont amenés à intervenir en cas d'accident collectif.

Leur intervention dépend principalement de la localisation de l'accident, en France ou à l'étranger, mais aussi des circonstances et du type d'accident concerné. Le niveau de mobilisation des acteurs, la coordination à adapter à chaque accident, dépend d'une grille d'analyse qui fait l'objet d'une concertation stratégique entre les acteurs (*cf. fiche n° 1 « La coordination dans la phase d'urgence » et Annexe 1 « Grille d'analyse »*).

Le procureur de la République

Magistrat de l'ordre judiciaire, chef du parquet auprès d'un tribunal de grande instance, le procureur de la République exerce l'action publique. Il reçoit les plaintes, dirige les enquêtes, décide des éventuelles poursuites à engager contre tout auteur d'infraction. Au cours du procès, il requiert des sanctions au nom de la société, s'il estime l'infraction pénale constituée.

Le Parquet dispose d'une organisation hiérarchisée (composée de substituts du procureur et de vice-procureurs), mais chacun de ses membres peut se substituer à un autre à n'importe quel stade de la procédure, suivant le principe d'indivisibilité du Parquet.

Le procureur de la République est placé sous l'autorité du procureur général (auprès de la cour d'appel) et du garde des Sceaux, ministre de la Justice.

En matière d'accident collectif de grande ampleur, le procureur de la République de Paris et celui de Marseille ont une compétence territoriale étendue aux ressorts de plusieurs cours d'appel dans le cadre des Pôles accidents collectifs (*cf. fiche n° 2 « Le rôle du procureur de la République »*).

Le préfet

Le préfet de département est le seul représentant de l'État dans le département, les sous-préfets étant chargés de l'assister. Il a la charge des intérêts nationaux, et assure la direction des services de l'État dans le département. (*cf. fiche n° 3 « Le rôle du préfet »*).

Le préfet n'est doté d'aucune attribution judiciaire, en vertu du principe de séparation des pouvoirs, ni militaire, bien qu'il dispose d'un pouvoir de réquisition à des fins civiles.

Le préfet de département ou à Paris, le préfet de police, anime et coordonne l'ensemble du dispositif de sécurité intérieure. Lors de crises, en tant que directeur des opérations, il s'assure de la cohérence de l'action publique par la coordination de l'ensemble des acteurs publics, privés, associatifs et des collectivités territoriales.

Pour ce faire, il a autorité sur l'ensemble des moyens publics et privés nécessaires à la protection des populations, lorsque les capacités locales d'intervention du maire sont dépassées, au besoin en disposant de ces moyens par la voie de la réquisition¹. Le préfet de département veille également à l'élaboration d'une stratégie cohérente en matière de communication et d'information des populations.

^{1/} Article L.2215-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

L'action des préfets de département est coordonnée par le préfet de région (qui est préfet du département chef-lieu de la région) dans les domaines qui relèvent d'une compétence régionale.

Le préfet de zone de défense et de sécurité détient des pouvoirs exceptionnels en cas de crise grave, il contrôle l'exercice du pouvoir des préfets de région et de département en matière défense civile.

Le Centre de Crise et de Soutien (CDCS)

Le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE) s'est doté depuis 2008 d'un centre de crise et de soutien, qui a pour vocation de mobiliser et de coordonner l'ensemble des moyens du MEAE et des autres administrations, voire de partenaires privés, en réponse aux crises à l'étranger impliquant des ressortissants français ou appelant une réponse humanitaire (cf. *fiche n° 4 « Le Centre de crise et de soutien »*).

Le CDCS est directement placé sous l'autorité du ministre de l'Europe et des Affaires étrangères.

En cas d'évènement majeur à l'étranger menaçant la sécurité de ressortissants français, une cellule de crise, dotée des moyens de communication et de gestion nécessaires, est activée au sein du CDCS, sur décision du directeur.

Le CDCS est également compétent en amont des crises (anticipation, préparation, veille, alerte) et en sortie de crise (stabilisation). Les agents du centre assurent son fonctionnement en liaison avec tous les autres ministères concernés afin d'assurer une veille mondiale 24 heures sur 24, d'analyser et de suivre les situations d'urgence, de préparer des plans de réponse des autorités françaises, et de conduire les opérations sur les théâtres de crise.

Le Service de l'accès au droit et à la justice et de l'aide aux victimes (SADJAV)

Le SADJAV est un service du secrétariat général du ministère de la Justice, qui participe à l'élaboration des lois et règlements relatifs à l'aide juridictionnelle, à l'accès au droit et à l'aide aux victimes. Il comprend le bureau chargé de l'aide aux victimes et de la politique associative (BAVPA), qui conçoit et coordonne les actions menées dans ce domaine.

Le SADJAV représente le Ministère de la justice dans les instances interministérielles de coordination de la politique d'aide aux victimes. Il conçoit et anime la politique ministérielle d'aide en faveur des victimes mise en œuvre par les associations d'aide aux victimes en participant à leur financement grâce à son programme budgétaire. A ce titre, il est l'interlocuteur des associations d'aide aux victimes et de leurs instances représentatives (cf. *fiche n° 6 « La mobilisation des associations d'aide aux victimes »*), mais également des associations de victimes. Il instruit d'ailleurs les demandes d'agrément des associations de victimes de catastrophes ou d'accidents collectifs, et d'actes de terrorisme (cf. *fiche n° 7 « Le rôle des associations de victimes »*).

La délégation interministérielle à l'aide aux victimes (DIAV)

Placée auprès du garde des Sceaux, ministre de la Justice, la déléguée interministérielle est chargée de coordonner l'action des différents ministères, d'une part en matière de suivi, d'accompagnement et d'indemnisation des victimes d'actes de terrorisme, d'accidents collectifs, de catastrophes naturelles, de sinistres sériels, et infractions pénales, et, d'autre part dans leurs relations avec les associations de victimes et d'aide aux victimes. Elle veille à l'efficacité ainsi qu'à l'amélioration des dispositifs d'aide aux victimes et prépare les réunions du comité interministériel de l'aide aux victimes.

La coordination des interventions et des différents acteurs constitue un enjeu majeur de la prise en charge des victimes en matière d'accident collectif, dans la phase de crise (cf. *fiche n° 1 « La coordination en phase d'urgence »*), comme par la suite au sein des comités locaux d'aide aux victimes (CLAV), et éventuellement la désignation d'un coordonnateur national (cf. *fiche n° 12 « La coordination dans la phase de suivi »*).

01

LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

PHASE DE CRISE

FICHE N° 01 – La coordination dans la phase d'urgence	p.10
FICHE N° 02 – Le rôle du procureur de la République	p.12
FICHE N° 03 – Le rôle du préfet	p.16
FICHE N° 04 – Le Centre de Crise et de Soutien (CDCS) du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères	p.18
FICHE N° 05 – La prise en charge sanitaire des victimes	p.20
FICHE N° 06 – La mobilisation des associations d'aide aux victimes	p.24
FICHE N° 07 – Le rôle des associations de victimes	p.26
FICHE N° 08 – Les numéros d'information de crise	p.28
FICHE N° 09 – Le centre d'accueil des familles (CAF)	p.30
FICHE N° 10 – Les réunions d'information des victimes et des familles	p.32
FICHE N° 11 – Les relations avec les médias	p.36

LA COORDINATION DANS LA PHASE D'URGENCE

L'expérience de la gestion d'accidents collectifs a démontré que les problématiques d'accompagnement des victimes et le nombre d'intervenants concernés par la prise en charge, au niveau local comme au niveau national, justifient de prévoir une coordination spécifique dédiée dès la phase d'urgence.

Accident en France

La réunion d'un **comité stratégique** dans les 48 à 72 heures après l'accident doit permettre de calibrer le dispositif pour garantir aux victimes et à leurs familles le meilleur niveau de prise en charge, au regard des circonstances de l'accident.

Le comité stratégique a vocation à :

- **analyser l'évènement** à partir des informations recueillies par les acteurs gérant la crise ;
- **identifier rapidement les problématiques et les acteurs concernés** (transporteur, assureurs...);
- **définir le ou les dispositifs les plus pertinents de prise en charge** au regard du type d'accident et des problématiques identifiées, et notamment proposer la désignation d'un coordonnateur national,
- **veiller à leur bonne articulation**, notamment avec l'ensemble des acteurs locaux (autres préfetures, associations d'aide aux victimes, services de santé...).

Une grille préétablie, fournie en **Annexe 1** du guide, peut être utilisée afin de réaliser une première analyse de l'accident, d'évaluer son ampleur et le degré de complexité de la prise en charge des victimes. En complément, l'**Annexe 2** répertorie par **type d'accident collectif, la réglementation et les dispositifs spécifiques susceptibles d'être mis en œuvre**. Si ces documents, élaborés à titre indicatif, peuvent servir d'outils de réflexion, l'analyse doit tenir compte des spécificités propres à chaque accident.

Le comité stratégique se réunit en premier lieu au **niveau local**. Il comprend le préfet de département, voire de la zone concernée, le procureur de la République local et le procureur de la République du pôle accidents collectifs s'il a été saisi. Le comité pourra décider de s'adjoindre toute personnalité qui lui paraîtrait utile pour répondre à sa mission de coordination (élu local, représentant d'un service de secours ou d'un service enquêteur, autorité d'enquête technique/de sécurité, représentant des cellules d'urgence médico-psychologique (CUMP), associations, représentant du transporteur...). La délégation interministérielle à l'aide aux victimes (DIAV) et le service de l'accès au droit et à la justice et de l'aide aux victimes (SADJAV) sont placés à la disposition des membres de ce comité et assurent un soutien méthodologique.

En complément et en soutien du niveau local, un comité stratégique peut se réunir **au niveau national** à l'appréciation de la DIAV en fonction, notamment, de l'ampleur de l'évènement, de l'origine des victimes et de l'éventuelle saisine d'un pôle accidents collectifs. Il réunit alors les représentants de la DIAV, du SADJAV du ministère de la Justice, de l'Intérieur, de la Santé et de tous les autres ministères concernés par l'évènement. Le comité pourra décider de s'adjoindre toute personnalité qui lui paraîtrait utile pour assurer au mieux sa mission (coordonnateur national, représentant du transporteur impliqué, d'une compagnie d'assurance, de France Victimes, de la FENVAC...).

Le degré d'implication du comité stratégique national dans la coordination, en soutien et complément du comité local, dépendra de l'ampleur de l'évènement et des capacités locales pour y faire face. Lorsqu'elle apparaîtra nécessaire, cette implication devra intervenir le plus en amont possible dans le processus.

Accident à l'étranger

Lorsque des victimes françaises sont identifiées, les autorités du lieu de l'évènement en avisent les **représentations diplomatiques et (ou) consulaires** qui assurent la prise en charge de ces ressortissants et de leur famille en lien avec le centre de crise et de soutien du MEAE (CDCS). **Le CDCS coordonne l'action des différents départements ministériels** afin de mettre en œuvre les dispositifs nécessaires pour assurer la sécurité de ces victimes, leur information et celle de leurs proches et assurer un éventuel rapatriement sur le territoire national (*cf. fiche n° 4 « Le Centre de crise et de soutien »*).

Ce dispositif n'est pas exclusif de la désignation, le cas échéant, d'un coordonnateur national.

Le dispositif en matière de suivi d'accident collectif intervenu en France trouve à s'appliquer au retour des victimes sur le territoire français. Le CDCS transmet aux structures assurant le suivi toutes les informations disponibles pour assurer le relai en phase post-crise immédiate. Il peut, sur proposition de la délégation interministérielle à l'aide aux victimes (DIAV), **réunir les acteurs chargés du suivi des victimes pour faciliter ce relai** : représentants de la DIAV, du service de l'accès au droit et à la justice et de l'aide aux victimes (SADJAV) du ministère de la Justice, de l'Intérieur, de la Santé, d'autres ministères, et de toute autre personne utile, et notamment le procureur de la République saisi lorsqu'une enquête a été ouverte en France. Chaque ministère veille ensuite au sein de son administration à la bonne mise en œuvre des dispositifs, et à la mobilisation des moyens dont la mise en place est apparue pertinente à l'issue de cette réunion.

LE RÔLE DU PROCUREUR DE LA RÉPUBLIQUE

Le procureur de la République est en charge de l'exercice de l'action publique. À ce titre, il met en œuvre les moyens d'investigation destinés à caractériser l'existence ou non d'une infraction pénale. Dans l'affirmative, il développe toute action nécessaire pour rechercher la vérité, identifier les auteurs des infractions, faire procéder à leur interpellation puis leur audition. Pour ce faire, il dirige la police judiciaire. Il fait déférer les personnes mises en cause devant les juridictions de jugement. Enfin, il fait exécuter contre elles les peines prononcées par les juridictions pénales, en cas de décision définitive de culpabilité.

S'agissant de la conduite à tenir en matière d'action publique par les magistrats du parquet, il conviendra de se reporter au guide méthodologique « Permanence des Parquets » (fiche « Accidents collectifs » en particulier), élaboré par la direction des affaires criminelles et des grâces (DACG), disponible sur l'intranet justice.

Le procureur de la République dispose de prérogatives relatives à la mise en œuvre des droits des victimes d'infractions pénales :

- **Article préliminaire du code de procédure pénale** : « II. - L'autorité judiciaire veille à l'information et à la garantie des droits des victimes au cours de toute procédure pénale. »
- **Article 41 dernier alinéa du code de procédure pénale** : « Le procureur de la République peut également recourir à une association d'aide aux victimes ayant fait l'objet d'un conventionnement de la part des chefs de la cour d'appel, afin qu'il soit apporté aide à la victime de l'infraction ».

Les recommandations ci-après visent à préciser les actions qui doivent être mises en œuvre par le parquet en faveur des victimes de la catastrophe.

REMARQUE :

Le procureur de la République concerné sera celui territorialement compétent en fonction du lieu de l'accident, ou celui du Pôle accidents collectifs saisi en application des articles 706-178 à 706-180 du code de procédure pénale (cf. infra : Qu'est-ce que les Pôles accidents collectifs ?).

Le jour de l'accident

Il est nécessaire que le procureur de la République **se transporte rapidement sur les lieux** pour prendre connaissance sur le terrain de l'ampleur de l'accident, des problématiques posées et donner toutes instructions utiles aux services enquêteurs.

Le procureur de la République **avise sans délai le procureur général** de la survenance de la catastrophe, qui transmettra aux services du ministère de la justice (DACG et SADJAV) les éléments utiles : nombre et identité des victimes, ampleur des dommages, mesures mises en place en urgence pour assurer la prise en charge des victimes et de leurs familles, réquisition faite à une association d'aide aux victimes locale...

En liaison avec le préfet, le procureur de la République prendra toute mesure nécessaire pour :

- **Identifier**, dans les meilleurs délais, **le plus grand nombre de victimes** (recueil des listes auprès des services d'enquête, des services de secours et des établissements hospitaliers),
- Faire procéder aux opérations de **police technique et scientifique** ou requérir les personnes qualifiées (experts) pour déterminer les causes de la catastrophe et l'identité des victimes décédées ou inconscientes non identifiées (ex. l'unité d'identification des victimes de catastrophes),
- Organiser le transport dans les meilleures conditions des corps des **victimes décédées** à l'Institut ou plateau médico-légal ou dans tout lieu approprié pour pratiquer éventuellement une autopsie des victimes,
- Recueillir et arrêter une **liste des victimes**, veiller à son actualisation et à sa **diffusion aux acteurs chargés de la prise en charge des victimes** (association d'aide aux victimes, préfecture, SADJAV par l'intermédiaire du Parquet général, bâtonnier, ...),

- Requérir l'**association locale d'aide aux victimes** en lui précisant le cadre de son intervention (intégration au dispositif ORSEC NOVI ou intervention ultérieure, positionnement sur les lieux de l'accident, à l'hôpital, au sein du centre d'accueil des familles, etc. (cf. *fiche n° 6 « La mobilisation des associations d'aide aux victimes »*),
- S'assurer qu'un soutien **psychologique** est proposé aux familles des victimes : en lien avec l'autorité préfectorale, **veiller à l'articulation entre la CUMP et les associations d'aide aux victimes** (cf. *fiche n° 5 « La prise en charge sanitaire des victimes »*),
- Faire **aviser** les familles résidant sur son ressort **du décès** de leur parent ou de son état de blessé grave par un officier ou agent de police judiciaire, soit au sein de la cellule d'accueil et d'information des familles soit à leur domicile, assisté le cas échéant d'un membre de l'unité d'identification des victimes de catastrophes, de personnels des cellules d'urgence médico-psychologique, ou d'un professionnel d'une association d'aide aux victimes locale (profil de psychologue si l'association en dispose), mettre en place un circuit spécifique pour la délivrance des permis d'inhumation et des jugements déclaratifs de décès le cas échéant, veiller aux conditions de restitution des corps aux familles et se rapprocher des services compétents de l'état civil pour l'émission des certificats de décès,
- Veiller, le cas échéant, à la présence d'interprètes pour les victimes de nationalité étrangère,
- Le cas échéant, **faire dresser un inventaire et mettre sous scellés les valeurs et objets personnels** des victimes,
- Gérer les relations avec les **médias** (cf. *fiche n° 11 « Les relations avec les médias »*).

A bref délai

Le procureur de la République prendra toute mesure nécessaire pour :

- Veiller, en lien avec le préfet, à la **coordination** entre les CUMP, l'association d'aide aux victimes requise et tout acteur du dispositif de prise en charge des victimes (transporteur, etc.) ;
- Prendre contact avec la **caisse primaire d'assurance maladie** (CPAM) du lieu de l'accident et les **compagnies d'assurance** susceptibles d'être impactées par cet événement ;
- Prendre contact avec le **bâtonnier** de l'ordre des avocats ;
- Organiser des **réunions d'informations des victimes ou de leurs familles** (cf. *fiche n° 10 « Les réunions d'information »*) ;
- Dans le cadre du **comité local d'aide aux victimes** (CLAV), il s'assure de la prise en compte de l'accident par le comité dans l'exercice de ses missions (cf. *fiche n° 12 « La coordination dans la phase de suivi »*).

IMPORTANT :

Le SADJAV est destinataire de la liste des victimes et de ses actualisations pour être en mesure de s'assurer de la prise en charge effective et rapide des victimes en permettant, grâce à une diffusion aux différents acteurs concernés au niveau national, de mettre en œuvre les dispositifs prévus pour ces victimes ou d'envisager au plus tôt les mesures nécessaires (compagnies d'assurance, CPAM, régimes spéciaux d'assurance maladie, agent judiciaire du Trésor pour les fonctionnaires victimes...).

Dans son rôle de coordination au niveau national de l'action du secteur associatif en matière d'aide aux victimes d'infraction pénale, le SADJAV mobilise la plateforme téléphonique 08VICTIMES ainsi que France Victimes et son réseau d'associations présent dans la quasi-totalité des départements du territoire, afin de mettre en place, le cas échéant, un renfort et une coordination entre les associations en cas d'accident de grande ampleur. Le SADJAV informe également la Fédération Nationale des Victimes d'attentats et d'Accidents Collectifs (FENVAC), afin que celle-ci puisse contacter les victimes et leurs proches.

Qu'est-ce que les Pôles accidents collectifs (PAC) ?

Le décret n° 2014-1634 du 26 décembre 2014, pris en application de la loi n° 2011-1862 du 13 décembre 2011, a désigné les tribunaux de grande instance de Paris et Marseille comme pôles spécialisés en matière d'accidents collectifs.

En application de l'article 706-16, ces juridictions disposent d'une compétence territoriale étendue aux ressorts de plusieurs cours d'appel pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement des délits d'homicides ou de blessures involontaires dans les affaires qui comportent une pluralité de victimes et sont, ou apparaîtraient, d'une grande complexité. La création de ces pôles tient compte de la technicité des investigations à diligenter mais également des difficultés matérielles engendrées par le traitement de telles procédures au regard du nombre important de victimes.

La procédure de dessaisissement au profit d'une juridiction pôle est prévue par les articles 706-178 à 706-180 du code de procédure pénale.

La décision de dessaisissement fait l'objet d'une concertation entre parquets et tient compte des circonstances de chaque cas d'espèce.

Pour toute précision, il convient de consulter la circulaire du ministère de la Justice du 30 décembre 2014 (n°CRIM-2014-30/E1-30.12.2014) présentant les dispositions du décret.

Le **dispositif ORSEC (organisation de la réponse de sécurité civile)** est une **organisation permanente, progressive et adaptable** aux différentes situations rencontrées, basée sur une analyse des risques et s'appuyant sur des procédures de vigilance. **Sous l'autorité du préfet du département**, le service interministériel de défense et de protection civile (SIDPC) de la préfecture, en liaison avec l'ensemble des acteurs, décline au niveau local le dispositif ORSEC dans ses dispositions générales et spécifiques.

Dans le cas d'un événement d'ampleur limitée (nombre de victimes restreint, localisation communale et/ou conséquences limitées), **le maire** dirige les opérations de secours en vertu de ses pouvoirs de police, en liaison avec le préfet. Le **plan communal de sauvegarde (PCS)** est l'organisation de gestion de tous les événements pouvant frapper une commune. L'élaboration du PCS est obligatoire pour toute les communes soumises à un risque majeur identifié et il est fortement recommandé pour toutes les autres. Le PCS complète les plans ORSEC de protection générale des populations.

Dès que l'importance de l'évènement dépasse les capacités locales d'intervention, **le préfet prend la direction des opérations** (art L742-2 à L742-7 du code de sécurité intérieure) et, au regard des moyens à mobiliser et de la durée prévisible des opérations, **met en œuvre les dispositifs opérationnels ORSEC adaptés à la situation**, telles que **l'ORSEC secours à de nombreuses victimes (NOVI)**. Le maire reste alors chargé des mesures de soutien à sa population.

La chaîne de commandement comporte une structure opérationnelle fixe en préfecture, le **centre opérationnel départemental (COD)** et, le cas échéant, un ou des **postes de commandement opérationnel (PCO)** au plus près de l'évènement. **Le préfet de département décide de la mise en œuvre de ces structures, de leur niveau d'activation et de leurs missions respectives.** Il convoque les représentants habilités des personnes publiques et privées nécessaires à leur fonctionnement.

Dans le cadre de ses missions, le préfet est appuyé par le directeur du service d'incendie et de secours et le commandant de groupement pour la gendarmerie ou sur le directeur départemental de la sécurité publique en zone police, qui exercent respectivement les fonctions de **Commandant des opérations de secours (COS)** et de **Commandant des opérations de police ou de gendarmerie (COPG)**.

Le préfet mobilise et coordonne les différents services amenés à intervenir sur les lieux de l'accident : service départemental d'incendie et de secours, service d'aide médicale urgente, services chargés de l'enquête judiciaire, associations agréées de sécurité civile, réserves communales de sécurité civile, cellules d'urgence médico-psychologique, associations d'aide aux victimes...

Le préfet veille à la remontée de l'information vers le **centre opérationnel zonal (COZ)**, chargé de transmettre l'information au niveau national, et le cas échéant, d'organiser la mobilisation des moyens extérieurs au département concerné. Le préfet peut faire remonter les informations cruciales vers **la cellule interministérielle de crise (CIC)**, si celle-ci est activée. L'état-major de zone informe en temps réel la direction de la défense et de la sécurité civile et son **centre opérationnel de gestion interministériel des crises (COGIC)**. Le préfet informe en tant que de besoin le cabinet du ministre de l'intérieur et les cabinets des ministres compétents.

Le préfet tient le procureur de la République régulièrement informé des opérations en cours.

La prise en charge des victimes dans le cadre des opérations de secours, au-delà de l'urgence sanitaire, appelle des mesures particulières en fonction de la situation. Les dispositions suivantes peuvent ainsi être mises en œuvre :

- **Le recensement** des données relatives **à l'état et à l'identité des victimes**, en liaison avec l'autorité judiciaire, le service d'incendie et de secours, le service d'aide médicale urgente, la police et la gendarmerie nationales et les opérateurs éventuellement concernés (compagnies ferroviaires, aériennes, maritimes, gestionnaires d'autoroute, etc.). Le préfet fait en sorte que les lieux d'hospitalisation ou de transfert des victimes soient clairement identifiés ; à cet égard, les outils numériques de dénombrement et d'aide à l'identification des victimes (SINUS, SI-VIC,...) pourront permettre un recensement quasi-systématique des personnes prises en charge lors des opérations de secours, ce qui facilitera le travail d'identification en cas de nombreuses victimes ;

- Le recours à la **cellule d'urgence médico-psychologique (CUMP)** pour assurer dans les premiers instants la prise en charge médico-psychologique des blessés physiques et psychologiques, sur les lieux de l'accident et éventuellement de l'hospitalisation, et des familles dans le cadre du Centre d'accueil des familles ;
- L'**information des familles**, puis des médias, en liaison avec l'autorité judiciaire, en veillant à la validation des informations susceptibles de faire l'objet d'une communication ;
- La mise en place de la **cellule d'information du public (CIP)** et l'ouverture de la réponse au Numéro Unique de Crise (NUC) (*cf. fiche n°8 « Les numéros d'information de crise »*) ;
- L'ouverture d'un **centre d'accueil des familles** (*cf. fiche n°9 « le centre d'accueil des familles »*) ;
- Dans l'hypothèse où il convient **d'informer les familles du décès** d'un de leurs proches, le préfet veille à ce que cette **information ne soit pas donnée téléphoniquement**, mais soit annoncée aux familles par une **autorité qualifiée** : d'une manière générale le maire de la commune ou son représentant, ou dans le cadre du centre d'accueil des familles, par son responsable ou son représentant, sauf en cas d'ouverture d'une enquête judiciaire auquel cas, l'annonce du décès est réalisée par un officier ou un agent de police judiciaire. Ils pourront se faire **assister**, le cas échéant, par un personnel des **CUMP** ou d'une **association d'aide aux victimes** ;
- Lorsque les opérations de secours s'achèvent, le préfet veille, en lien avec le procureur de la République et l'agence régionale de santé, à ce que les **CUMP** assurent un **passage de relais** avec les dispositifs de soins locaux et les personnels des **associations d'aide aux victimes**, de façon à assurer la continuité du soutien psychologique des victimes ainsi que de leurs proches (*cf. fiche n°5 « La prise en charge sanitaire des victimes »*) ;
- Il prend en liaison avec le procureur de la République toutes mesures nécessaires à la sauvegarde des biens des victimes et à leur restitution dans de bonnes conditions aux familles lorsque ceux-ci n'ont pas été placés sous scellés.

A bref délai, dans le cadre du **comité local d'aide aux victimes (CLAV)** qu'il préside conformément au **décret n°2017-618 du 3 août 2016**, le préfet s'assure de la prise en compte de l'accident par le comité dans l'exercice de ses missions (*cf. fiche n°12 « La coordination dans la phase de suivi »*).

LE RÔLE DU CENTRE DE CRISE ET DE SOUTIEN DU MINISTÈRE DE L'EUROPE ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Le Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE) s'est doté depuis 2008 d'un Centre de crise et de soutien (CDCS) compétent pour les crises qui mettent en danger la sécurité des Français à l'étranger comme pour les crises à caractère humanitaire.

En cas d'accident collectif survenu à l'étranger et impliquant de nombreuses victimes françaises, celui-ci est immédiatement mobilisé et ouvre une cellule de crise. Les autorités du lieu de l'évènement avisent les représentations diplomatiques et (ou) consulaires qui assurent la prise en charge de ces ressortissants et de leur famille en lien avec le centre de crise et de soutien du MEAE (CDCS). Le CDCS coordonne l'action des différents départements ministériels afin de mettre en œuvre les dispositifs nécessaires pour assurer la sécurité de ces victimes, leur information, celle de leurs proches et assurer un éventuel rapatriement sur le territoire national. Le CDCS transmet dès lors aux structures assurant le suivi toutes les informations disponibles pour assurer le relais en post-crise immédiate.

Ce dispositif n'est pas exclusif de la désignation, le cas échéant, d'un coordinateur national (à l'exemple de ce qui existe déjà avec la fonction d'ambassadeur chargé du suivi des catastrophes aériennes se produisant à l'étranger avec des victimes françaises).

Rôle du Centre de Crise et de Soutien

Ouverture d'une cellule de crise

- Une cellule de crise, dont l'objectif principal est le recueil d'informations sur les personnes susceptibles d'être impactées par l'évènement est activée. Elle contribue également à contacter les familles et à les informer, dès lors que la personne recherchée a été localisée. Elle assure le suivi des blessés français à l'étranger ainsi que leur éventuel rapatriement sanitaire, en lien avec leur assurance rapatriement.
- Cette cellule s'accompagne de l'ouverture d'une réponse téléphonique. Un numéro d'appel est diffusé par les médias à destination du public. Il permet aux appelants de signaler la recherche d'un proche et d'obtenir des informations. Le CDCS dispose en effet de l'infrastructure nécessaire permettant la mise en place d'une équipe de répondants téléphoniques qualifiés (*cf. fiche 8 « Les numéros d'information de crise »*).
- Outre le vivier de volontaires du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, la cellule de crise peut s'adjoindre, en fonction de l'ampleur de l'accident collectif survenu à l'étranger, d'autres acteurs de la prise en charge des victimes pour participer à la réponse téléphonique et permettre d'assurer une continuité dans l'accompagnement, avec le secteur associatif (Fédération nationale d'associations d'aide aux victimes, d'associations de victimes, Service de l'accès au droit et à la justice et de l'aide aux victimes, ...).

Coordination avec les autres acteurs

- Le CDCS met en relation les victimes et/ou leurs proches avec les **associations françaises de victimes et d'aide aux victimes** et, dans la mesure du possible, avec les structures similaires dans le pays concerné. Ces structures de suivi ont vocation à accompagner les victimes ou leurs familles **sur le long terme**.
- Il assure la coordination **médicale avec les sociétés d'assistance**, pour la prise en charge des blessés et leur retour en France, en lien avec les postes diplomatiques ou consulaires.
- Une aide et un soutien, notamment sur le plan psychologique, peuvent être mis en place au profit des proches résidant en France, en les **orientant**, vers des structures de soins médico-psychologiques adaptées, ou encore vers les associations d'aide aux victimes et les associations de victimes.

- Le CDCS s'assure, en lien avec les postes diplomatiques ou consulaires, du **retour des corps des victimes décédées** vers la France.
- En cas d'accidents aériens, le CDCS travaille en étroite collaboration avec l'**Ambassadeur chargé du suivi des catastrophes aériennes** qui veille à la coordination de l'action des interlocuteurs tant en France qu'à l'étranger et à ce que soit assuré le passage de relais entre l'action du CDCS et celle des autres structures de suivi des victimes et de leurs proches.

Rôle des postes diplomatiques et consulaires

La catastrophe ou l'accident collectif intervenant à l'étranger est en premier lieu une crise dont la gestion ressort de la compétence des autorités locales.

Mise en place d'une cellule de crise

- Un **numéro local d'appel** peut être mis à disposition du public par l'ambassade ou le consulat de France.
- Une **cellule de crise locale** est activée. Elle est destinée à recueillir les signalements des personnes recherchées, et demeure en lien permanent avec le Centre de Crise et de Soutien
- Le consulat établit un **contact** avec les autorités et les structures de soin locales.

Assistance et suivi des victimes françaises résidentes à l'étranger

- Les **postes consulaires et diplomatiques** assurent un lien de proximité avec les victimes françaises (et/ou leurs proches) résidentes ou de passage, afin de faciliter leur accès aux droits dont ils pourraient bénéficier au titre de l'évènement et leur prise en charge locale, en leur assurant, dans la mesure des moyens dont ils disposent, une assistance dans leurs démarches (listes de notoriété : avocats, interprètes, ...).
- Afin de faire face aux dépenses de santé et aux frais d'hospitalisation parfois très élevés à l'étranger, il est impératif pour les victimes de disposer d'un **contrat d'assistance ou d'une assurance** permettant de couvrir tous les frais médicaux (chirurgie, hospitalisation, ...) et de rapatriement sanitaire, au risque de ne pas avoir accès aux soins, y compris en cas d'urgence vitale.

LA PRISE EN CHARGE SANITAIRE DES VICTIMES

La prise en charge des victimes en cas d'accident collectif mobilise l'ensemble des acteurs du secours (service d'incendie et de secours, SAMU, associations agréées de sécurité civile, etc.) lors de la phase préhospitalière, et lors de l'accueil des blessés dans les établissements de santé. En particulier, l'hospitalisation d'un nombre important de victimes nécessite une montée en puissance du système de santé pour répondre dans l'urgence tout en continuant à assurer ses missions habituelles.

La prise en charge des victimes dans l'urgence

La prise en charge préhospitalière

La réponse médicale urgente

La gestion d'un accident collectif est basée sur la mise en œuvre du **plan NOVI** (nombreuses victimes) du **dispositif ORSEC** (organisation de la réponse de la sécurité civile) qui a pour objectif de définir l'organisation permettant de faire face à un événement quelle qu'en soit l'origine, engendrant de nombreuses victimes et dès lors que le fonctionnement dans le cadre ordinaire des missions des acteurs de terrain n'est plus adapté. Il permet d'assurer les secours et les soins des blessés physiques et psychiques en préhospitalier et leur orientation régulée par le SAMU dans le système de santé dans le cadre de parcours de soins appropriés à la nature de leurs blessures.

L'articulation opérationnelle entre le dispositif ORSEC et le dispositif ORSAN (Organisation de la réponse du système de santé en situations sanitaires exceptionnelles) est assurée par le SAMU, avec pour objectif de répartir les victimes vers les établissements de santé en tenant compte de leur nombre, de la nature et de gravité des blessures, du nombre de victimes et des capacités des établissements de santé.

Les conditions de mobilisation du système de santé

Le **dispositif ORSAN** est l'outil central de la préparation du système de santé aux situations sanitaires exceptionnelles, élaboré dans chaque région par l'agence régionale de santé (ARS). Il a pour objet de planifier la montée en puissance progressive et coordonnée du système de santé lors d'accidents collectifs. Dans cette optique, il intègre les scénarii de situations susceptibles d'impacter le système de santé, notamment la prise en charge de nombreux blessés physiques et psychiques.

La prise en charge des blessés psychiques dans l'urgence : les cellules d'urgence médico-psychologiques (CUMP)

L'urgence médico-psychologique fait partie intégrante du dispositif de l'aide médicale urgente. A ce titre, la CUMP intervient dans le champ de compétence territoriale du SAMU auquel elle est rattachée et participe au réseau des urgences. Cette intervention en urgence permet la prise en charge médico-psychologique **immédiate et post-immédiate adaptée** des victimes et la **préparation des relais thérapeutiques ultérieurs**.

Les modalités d'intervention des CUMP sont définies dans un **schéma type d'intervention** établi par le responsable médical du SAMU en liaison avec le référent de la CUMP et les établissements de santé concernés.

Les CUMP constituent **des équipes pluridisciplinaires** associant des personnels et des professionnels spécialistes ou compétents en santé mentale (psychiatres, psychologues, infirmiers), **volontaires et formés** sur la base d'un référentiel national.

L'**intervention de la CUMP est déclenchée par le SAMU** après évaluation de la situation et indication d'intervention posée par le référent de la CUMP. Le cas échéant, cette intervention est mise en œuvre **à la demande du préfet auprès du SAMU**, notamment dans le cadre des plans relevant de sa responsabilité (dispositif ORSEC). Le nombre et la qualité des personnels et des professionnels à mobiliser dans la CUMP sont adaptés à chaque intervention en lien avec le SAMU, dont elle bénéficie des moyens logistiques.

La CUMP a notamment pour mission :

- de mettre en place un ou plusieurs **postes d'urgence médico-psychologique (PUMP)** installés dans la mesure du possible à proximité du **poste médical avancé (PMA)** ou en tout lieu approprié, notamment dans les établissements de santé ;
- d'assurer la traçabilité des victimes prises en charge dans le ou les PUMP ;
- de prodiguer des soins médico-psychologiques immédiats aux victimes et à toutes personnes impliquées dans l'événement , y compris les professionnels de santé et sauveteurs et de faire évacuer, après régulation par le SAMU, les victimes nécessitant une hospitalisation vers les établissements de santé ;
- de délivrer un certificat médical descriptif des lésions médico-psychologiques aux victimes prises en charge au PUMP, et de leur remettre la note d'information conformément aux modèles nationaux ;
- d'organiser en tant que de besoin et en lien avec le SAMU, une réponse médico-psychologique téléphonique (PUMP téléphonique) afin d'apporter une réponse adaptée aux victimes;
- de dispenser des soins post-immédiats aux patients le nécessitant et de les orienter le cas échéant, vers un dispositif de suivi adapté.

Si dans la majorité des situations, le déclenchement de la CUMP départementale concernée va permettre la prise en charge des victimes, certains événements par leur ampleur, leur durée et leur impact vont nécessiter un renfort du dispositif par l'activation, dans le cadre du dispositif ORSAN, de moyens au niveau de la zone de défense et de sécurité, ou au niveau national. L'ARS assure la coordination sur le site de l'événement et l'interface avec les autres intervenants.

Pour toute précision relative aux CUMP, il convient de consulter l'instruction du ministère de la Santé du 6 janvier 2017 relative à l'organisation de la prise en charge de l'urgence médico-psychologique.

La mobilisation des établissements de santé

Un volet du dispositif ORSAN (accueil massif de victimes – AMAVI) planifie les mesures à mettre en œuvre afin d'assurer la prise en charge des victimes et d'organiser les soins médico-chirurgicaux dans les établissements de santé. Dans le cadre du dispositif ORSAN, le SAMU initie le parcours de soins des blessés dans les établissements de santé mobilisés par la mise en œuvre de leur plan blanc.

Chaque établissement de santé est en effet doté d'un dispositif de crise dénommé « plan blanc », qui lui permet de mobiliser immédiatement les moyens de toute nature dont il dispose en cas d'afflux de victimes ou pour faire face à une situation sanitaire exceptionnelle.

Chaque établissement de santé doit se doter d'une cellule de crise opérationnelle, pilotée par le chef d'établissement ou son représentant et chargée de gérer l'alerte comme la crise.

Le plan blanc comprend notamment :

- une adaptation et une graduation des capacités et de la mobilisation des moyens humains et matériels de l'établissement ;
- les modalités d'accueil et d'orientation des patients : organisation du tri, de l'accueil des victimes, de leur répartition selon la nature et la gravité de leur pathologie dans des unités spécialisées ou à défaut, les plus adaptées à leur prise en charge ;
- un plan de sécurisation et de confinement de l'établissement ;
- des mesures spécifiques pour la gestion des situations sanitaires exceptionnelles, notamment les accidents nucléaires, radiologiques, biologiques et chimiques.

L'organisation de la poursuite du parcours de soin des victimes

La prise en charge médico-psychologique

L'ARS organise dans le cadre du projet territorial de santé mentale, le parcours de soins des patients pris en charge par les CUMP et le suivi, à l'issue de la phase d'urgence vers les établissements de santé autorisés en psychiatrie, notamment les centres médico-psychologiques, et vers les praticiens libéraux. La montée en puissance de ce parcours de soins est définie dans le dispositif ORSAN.

L'objectif poursuivi consiste à articuler les interventions respectives afin d'assurer une continuité dans la prise en charge des victimes d'accidents ou de catastrophes collectives :

- **CUMP** : prise en charge médicale **immédiate, post immédiate et initiation, le cas échéant, du parcours de soins médico-psychologiques** des personnes blessées et de leurs proches ;
- **association d'aide aux victimes : accompagnement et soutien, notamment psychologique**, des victimes et de leur famille, organisés dans le **post-immédiat**, avec possibilité d'un **suivi à moyen ou long terme**, aussi longtemps que nécessaire (cf. fiche n° 6 « La mobilisation des associations d'aide aux victimes »).

Cette coordination nécessite l'intégration systématique des associations d'aide aux victimes dans les plans de secours comme dans les schémas locaux d'aide aux victimes, afin que soit défini leur rôle, rappelé leurs conditions de saisine et leur articulation avec la CUMP.

Une prise de contact au plus tôt permet d'assurer dans de bonnes conditions l'articulation avec la CUMP. L'actualisation régulière des coordonnées des intervenants et référents facilitera le travail de coordination. Un représentant de l'association pourra le cas échéant être présent dès le premier jour de la catastrophe, afin de prendre contact avec les différents partenaires et préparer l'intervention en post-immédiat.

En situation sanitaire exceptionnelle, le référent de la CUMP mobilisée est chargé d'assurer l'interface avec les associations d'aide aux victimes.

Cette coordination nécessite également que des contacts réguliers soient organisés dans chaque département entre les responsables des associations d'aide aux victimes et le référent CUMP, afin d'élaborer une convention ou le cas échéant un protocole d'accord définissant leurs domaines respectifs d'intervention et les modalités de leur collaboration.

Les conventions ou protocoles établis par les CUMP et les AAV peuvent prévoir a minima :

- l'articulation de l'intervention de chacune des structures ;
- la fréquence des réunions de coordination, les modalités d'échange d'informations entre les structures et de réorientations respectives des victimes ;
- les modalités de transmission de l'information aux victimes sur les dispositifs dont elles peuvent bénéficier ;
- l'échange d'informations.

La préparation à la sortie d'hospitalisation

Les établissements de santé organisent la liaison avec les médecins traitants des patients hospitalisés, les autres praticiens libéraux spécialistes en santé mentale et avec les structures de soins spécialisées. Comme pour les CUMP, des partenariats pourront être formalisés, définissant notamment le moment le plus pertinent pour l'intervention de l'association d'aide aux victimes.

L'association d'aide aux victimes intervient en relais pour préparer l'après hospitalisation et proposer un suivi global : juridique, social, psychologique. Il est indispensable qu'elle dispose d'interlocuteurs permanents au sein de l'établissement hospitalier, capables de relayer l'information et de permettre, dans les meilleures conditions possibles, son intervention dans les locaux de l'hôpital. À ce titre, les établissements de santé organisent la liaison et le relais social entre son service social et l'association d'aide aux victimes.



LA MOBILISATION DES ASSOCIATIONS D'AIDE AUX VICTIMES

Dans le cadre de la coordination entre la préfecture et le parquet, il appartient **au procureur de la République** de mobiliser les associations d'aide aux victimes, dans les meilleurs délais. Dans le cadre de **l'article 41 dernier alinéa** du code de procédure pénale, « *Le procureur de la République peut [...] recourir à une association d'aide aux victimes ayant fait l'objet d'un conventionnement de la part des chefs de la cour d'appel, afin qu'il soit porté aide à la victime de l'infraction* ».

Les associations d'aide aux victimes ont pour **mission d'accueillir, d'orienter et d'accompagner les victimes d'infractions pénales** de manière personnalisée en leur proposant une écoute et une prise en charge globale et gratuite :

- Informations sur les droits ;
- Soutien psychologique ;
- Accompagnement social et administratif ;
- Orientations complémentaires vers des professionnels du droit (avocat, notaire, huissier de justice, etc.), de la santé (médecins, centres médico-psychologiques) et du secteur social (travailleurs sociaux).

La mobilisation

Conventionnées par les cours d'appel et le ministère de la Justice, les associations d'aide aux victimes sont composées de professionnels spécialisés dans l'aide aux victimes, notamment des juristes, des travailleurs sociaux et des psychologues.

Les **associations d'aide aux victimes et France Victimes** (voir infra sur l'action de France Victimes) ont vocation à intervenir immédiatement après les services de secours, c'est-à-dire dans **la phase post-immédiate**. L'efficacité de leur intervention auprès des victimes dépend particulièrement du point de départ du suivi : une **saisine au plus près des faits** permet une meilleure prise en charge ultérieure des besoins des victimes. Il est donc essentiel que le procureur de la République mandate, dès le **premier jour de l'accident**, l'association locale d'aide aux victimes, sur la base de l'article 41 dernier alinéa du code de procédure pénale.

La saisine prend alors la forme d'une **réquisition** du procureur de la République, permettant de légitimer l'intervention des associations d'aide aux victimes auprès des autres acteurs et de faciliter leur accès sur les lieux de l'accident, les aéroports, les hôpitaux, etc.

Cette réquisition doit mentionner :

- Le nom de l'association et, au besoin, la mention du fait que toute autre association conventionnée par le ministère de la justice pourra prêter son concours, notamment dans le cas où l'association locale ne dispose pas d'effectifs suffisants ou lorsque les victimes ou leurs familles sont dispersées sur l'ensemble du territoire,
- La date et la nature de l'événement,
- Le contenu de la mission (aide psychologique, juridique, sociale, etc.).

Les missions

Durant la phase de crise

L'association est principalement mobilisée par le parquet pour intégrer le Centre d'accueil des familles (*cf. fiche n° 9 « le centre d'accueil des familles »*), où elle apporte, en relais des cellules d'urgence médico-psychologiques (CUMP), un accompagnement pluridisciplinaire, notamment psychologique, aux victimes et à leurs familles (*cf. fiche n° 5 sur le relais avec la CUMP*).

En cas d'accident causant de nombreuses victimes, un renfort peut être apporté par les associations des départements limitrophes, requises par le procureur de la République, et/ou mobilisées par France Victimes. France Victimes peut aussi apporter un soutien méthodologique et coordonner l'action des différentes associations le cas échéant.

Durant la phase de suivi

L'association d'aide aux victimes assure un soutien personnalisé aussi longtemps que nécessaire, à moyen ou long terme. Afin d'assurer un véritable suivi, l'association peut adopter une attitude proactive en recontactant les victimes et leurs proches à échéances régulières. Lorsque les victimes ne sont pas originaires du lieu de l'accident, l'association du lieu de résidence doit prendre le relais de l'association initialement saisie, afin d'assurer la continuité de la prise en charge.

La plateforme téléphonique du 08VICTIMES peut faciliter ce relais, en avisant les associations concernées ou en recontactant les victimes lorsque cela apparaît nécessaire (*cf. fiche n° 7 « les numéros d'information de crise »*).

L'action de France-Victimes

France-Victimes, créé le 7 juin 1986, est une fédération d'envergure nationale qui regroupe 130 associations, dont l'objet est de promouvoir et développer l'aide et l'assistance aux victimes, les pratiques de médiation et toute autre mesure contribuant à améliorer la reconnaissance des victimes. France-Victimes représente ses associations ou intervient à leurs côtés dans les différentes instances, et leur apporte son expertise et son soutien en vue d'une prise en charge de qualité et égalitaire sur l'ensemble du territoire.

LE RÔLE DES ASSOCIATIONS DE VICTIMES

La création de l'association de victimes

Très fréquemment après un accident collectif, les victimes et les proches de victimes se regroupent au sein d'une **association spécifique à l'événement**.

Cette association permet aux victimes et aux proches de victimes de s'entraider et d'organiser la défense de leurs droits avec notamment les buts suivants : la recherche de la vérité, le suivi des enquêtes pénale et administrative, une juste indemnisation, des actions de prévention et de mémoire. L'association porte la voix des victimes auprès des pouvoirs publics et des médias. Elle œuvre également pour l'amélioration de leur prise en charge et peut assurer le suivi des victimes.

Dans cette démarche de regroupement, les victimes et proches de victimes peuvent s'appuyer sur l'expérience de la FENVAC qui peut les aider à se structurer en association, à organiser une action collective, puis dans l'accomplissement des formalités liées à l'activité associative (cf. ci-dessous « le rôle de la FENVAC »). Depuis la loi n°95-125 du 8 février 1995, les **associations de victimes peuvent se constituer partie civile** en leur nom propre dans le cadre de la procédure pénale consécutive à un accident collectif en vertu de l'article 2-15 du code de procédure pénale.

La procédure d'agrément de l'association de victimes

Pour pouvoir agir en justice, l'association de victimes créée à la suite de l'accident (survenu dans les transports collectifs ou dans un lieu ou local ouvert au public ou dans une propriété privée à usage d'habitation ou à usage professionnel et regroupant plusieurs victimes) peut se voir attribuer un **agrément par le ministère de la Justice lui permettant de se constituer partie civile** sur la base de l'article 2-15 du code de procédure pénale.

L'agrément est accordé sous conditions cumulatives :

- Un nombre représentatif de membres adhérents qui ont été victimes de l'infraction ;
- Des garanties suffisantes d'une activité effective en vue de la défense des victimes de l'infraction (par exemple l'intervention d'un avocat ou l'adhésion de l'association au sein d'une fédération elle-même agréée par arrêté du Ministère de la Justice telle que la FENVAC) ;
- Le caractère désintéressé des activités.

La demande d'agrément doit être adressée au **Service de l'Accès au Droit et à la Justice et de l'Aide aux Victimes (SADJAV)** du ministère de la Justice. L'article 2-15 du code de procédure pénale prévoit l'**avis du procureur de la République** de la juridiction saisie ou de la juridiction dans le ressort duquel l'association a son siège sur la demande. L'agrément de l'association est accordé **par arrêté** du ministère de la Justice.

Le président de l'association doit faire connaître à la juridiction saisie la liste des personnes victimes de l'infraction qui ont adhéré à l'association. Il doit lui communiquer en cours de procédure l'identité des victimes dont l'adhésion est intervenue postérieurement à cette constitution de partie civile.

Le rôle de la FENVAC

La Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs (FENVAC) créée en 1994, offre aux victimes d'accidents collectifs et à leurs associations un accueil et un cadre de réflexion, de proposition et d'actions collectives. Tous ses membres ont été victimes eux-mêmes ou ont eu à déplorer la perte d'un proche.

La FENVAC participe aux réflexions institutionnelles avec les acteurs locaux, nationaux et internationaux, sur toutes les questions relatives à la prise en charge et à la reconnaissance des victimes. **En matière d'accidents collectifs, l'intervention de la FENVAC contribue au dispositif de prise en charge des victimes et**

de leurs familles dans le cadre de conventions signées avec le ministère de la Justice et le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères.

La FENVAC a pour objectifs d'apporter aux victimes d'accidents collectifs un soutien moral sur la base d'une écoute attentive et d'une approche personnalisée, de les accompagner dans la durée et dans l'ensemble de leurs démarches, de les aider à obtenir une indemnisation rapide et équitable et, si elles le souhaitent, à se réunir en association. Depuis sa création, la fédération a ainsi accueilli près de 70 associations, et s'appuie sur un réseau de délégués territoriaux.

Enfin, la FENVAC mène des actions au titre de la prévention des risques et de la préparation aux crises, notamment en intervenant auprès des professionnels et en signant des conventions avec des entreprises créatrices de risques.

La fédération est habilitée à se constituer partie civile dans toute procédure relative à un accident collectif au titre de l'article 2-15 du code de procédure pénale.

LES NUMÉROS D'INFORMATION DE CRISE

La réponse téléphonique apportée au public et aux proches des victimes dans le cadre des numéros d'information mis en place en cas de crise, doit faire l'objet d'une grande attention des services concernés. L'information et la communication sont primordiales dans la phase d'urgence, notamment au regard du rôle joué par les médias et les réseaux sociaux. Si les informations attendues ne peuvent pas toujours être diffusées, un travail de pédagogie et d'explication sur les procédures et les différentes étapes du processus que vont rencontrer les victimes et leurs proches paraît indispensable.

La Cellule d'Information du Public (CIP)

Lorsque survient un événement majeur tel qu'un accident collectif, le préfet peut décider d'activer la CIP, prévue dans le dispositif ORSEC, afin d'informer la population.

La CIP est composée de personnels volontaires et formés pour apporter une réponse aux appels téléphoniques de particuliers impactés par l'évènement. La cellule a pour mission d'assurer une réponse fiable et personnalisée aux appelants, de diffuser des consignes de comportements, de recueillir des informations, et de réorienter les appels le cas échéant.

La CIP est structurée pour répondre aux appels téléphoniques du public lors de situations d'urgence par l'intermédiaire d'un numéro dédié à la crise, le NUC (numéro unique de crise).

La réponse téléphonique du CDCS

En cas d'accident collectif survenu à l'étranger, le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE) active une réponse téléphonique d'urgence au sein du centre de crise et de soutien, qui dispose de l'infrastructure nécessaire et d'une astreinte mobilisable rapidement. Les répondants sont des personnels qualifiés, incluant des personnels médicaux et de soutien psychologique.

Le 08VICTIMES

Un numéro national d'aide aux victimes « 08VICTIMES », a été mis en place par le Ministère de la Justice. Il fonctionne 7 jours sur 7 et vient en soutien et en relais des numéros d'urgence mis en place par la cellule de crise de la préfecture ou du MEAE.

Les écoutants sont en mesure d'assurer un premier accueil téléphonique adapté, et d'orienter au besoin les victimes ou leurs familles vers les associations locales d'aide aux victimes ou tout autre organisme spécialisé pouvant leur apporter une aide spécifique. Les écoutants peuvent également relayer les informations utiles auprès des victimes et de leurs familles. Cette information pourra être complétée au fur et à mesure de l'évolution de la situation.

LE CENTRE D'ACCUEIL DES FAMILLES (CAF)

Les familles concernées par un accident collectif tendent à se rassembler à proximité du lieu de l'évènement pour tenter d'obtenir des informations et de retrouver leur proche. L'ouverture d'un lieu d'accueil par le préfet en lien avec les collectivités territoriales est fortement recommandée dans les heures qui suivent l'accident.

Le **centre d'accueil des familles (CAF)** propose un accueil personnalisé, une prise en charge adaptée et une information sur l'identité et l'état des personnes susceptibles d'être victimes dans l'accident. Le CAF est **activé par l'autorité préfectorale qui désigne un membre du corps préfectoral pour en assurer la direction.**

Choix des locaux

L'**autorité préfectorale** détermine, dès l'annonce de la catastrophe, le lieu où ces personnes doivent être accueillies, et donne instruction à tous les services de les orienter vers cette cellule. En fonction de l'importance de l'évènement et des moyens d'accueil disponibles, ce local peut être un établissement public (école, salles de mairie, de préfecture ou de sous-préfecture, commissariat), mais également un établissement privé réquisitionné. Il ne doit pas être trop éloigné du lieu de l'accident pour rester accessible aux familles, mais en être clairement distinct. Il doit permettre la délimitation de différents espaces : accueil des familles, identification, soutien médico-psychologique, aide aux démarches, etc.

Composition de la cellule

Il s'agit de personnes **formées à l'accueil et à la prise en charge des familles de victimes** : associations agréées de sécurité civile, médecins, infirmières, psychologues, assistantes sociales. Les services et associations appelés à constituer la cellule sont placés sous l'autorité du représentant du préfet : cellule d'urgence médico-psychologique (CUMP), associations agréées de sécurité civile, association locale d'aide aux victimes (AAV), services sociaux, police, gendarmerie, mairie. La FENVAC peut également y apporter son concours.

À NOTER :

Les associations agréées de sécurité civile (AASC : Croix-Rouge Française, Fédération nationale de protection civile, etc.), qui peuvent participer aux opérations de secours et porter assistance aux populations, soutiennent l'action des CUMP et des AAV par un support logistique. Elles ont, de part l'agrément de sécurité civile B « soutien aux populations » une compétence en matière « d'accueil, écoute et réconfort ». Des contacts antérieurs entre le référent de la CUMP, les représentants de l'AAV locale et ceux des AASC au niveau local pourront permettre à chacun de présenter ses moyens et capacités, et de prévoir une articulation efficace. La mise en place de protocoles ou conventions entre les CUMP et les AASC pourra utilement formaliser cette collaboration.

Rôle de la cellule

Identifier et recenser les familles ; leur apporter un **soutien médico-psychologique** ; répondre à leurs besoins, notamment, leur trouver un moyen de transport ou un hébergement sur place ; les **informer** sur l'évolution de la prise en charge des victimes, plus particulièrement celle de leurs proches, et éventuellement sur leurs droits et démarches ; obtenir auprès des familles, le cas échéant, les éléments nécessaires à la cellule ante mortem pour permettre l'identification de la victime par l'unité d'identification des victimes de catastrophe.

Mission d'information

Dès l'ouverture de la cellule, les services d'enquête de police ou de gendarmerie recensent les familles présentes et recueillent l'identité des personnes susceptibles d'être victimes, ainsi que des renseignements sur ces dernières : détails physiques, vêtements, etc. permettant de les identifier. Ces éléments d'identification ante mortem sont collectés afin d'alimenter le travail d'identification des victimes mené à l'Institut ou plateau Médico-légal (IML) par les effectifs de l'UIVC (Unité d'identification des victimes de catastrophes).

Les procédures d'identification utilisées, conformes au protocole défini au niveau international par INTERPOL, s'appuient en effet sur deux structures distinctes et complémentaires :

- la cellule ante mortem recueille auprès des familles, médecins ou dentistes, les éléments d'identification connus d'une personne, et peut effectuer des prélèvements ADN sur des parents des victimes ou objets. La cellule ante mortem établit un formulaire unique par personne disparue répertoriant tous les éléments recueillis.
- la cellule post mortem recueille les caractéristiques physiques (ADN, données dentaires, empreintes digitales, etc.) sur les corps ou éléments de corps découverts, avec le concours des médecins légistes. La cellule post mortem établit un formulaire unique pour chaque corps répertoriant tous les éléments recueillis.

La corrélation entre les dossiers ante mortem et post mortem permet, lors d'une commission d'identification composée de spécialistes des différents domaines scientifiques, de déterminer les identifications formelles et de pouvoir, après autorisation du procureur de la République, restituer les corps des défunts à leurs familles.

Cette **procédure d'identification** nécessite donc un certain délai, qui peut paraître long aux familles, et doit faire l'objet d'explications et de pédagogie de la part des intervenants de la cellule d'accueil et d'information des familles.

Une antenne du CAF peut également être mise en place au niveau de l'IML afin d'assurer un soutien aux familles s'y rendant.

Toute **information** donnée aux familles sur les blessures ou le décès d'un proche doit être strictement **vérifiée**, ce qui nécessite une liaison étroite du personnel de la cellule avec les secours présents sur les lieux de l'accident et au PMA (Poste Médical Avancé).

L'annonce de la mort d'un proche doit être entourée de précautions et réalisée par un officier ou agent de police judiciaire préparé à cette situation. Cette annonce, peut être effectuée soit à la cellule d'accueil des familles, soit sur le lieu de résidence.

A la cellule d'accueil, elle doit être faite dans une pièce séparée, et les familles averties ne doivent pas être mises en présence des familles en attente d'un entretien. Différents espaces et un parcours des familles doivent donc être mis en place.

A domicile, l'officier ou l'agent de police judiciaire et, le cas échéant, un membre de la cellule ante mortem, pourront être assistés de spécialistes des CUMP et d'un professionnel d'une association d'aide aux victimes.

Fermeture du centre

Son activité cessera lorsque toutes les personnes présentes auront été renseignées, qu'elles auront été accompagnées et que le relais aura été transmis à une structure qui assurera le suivi de leur situation, notamment à l'association d'aide aux victimes.

LES RÉUNIONS D'INFORMATION DES VICTIMES ET DES FAMILLES

Les réunions d'information visent à rassembler **toutes les personnes susceptibles de se prévaloir de la qualité de victime directe et leurs familles**, afin d'assurer au mieux leur information et de répondre à leurs questions. Ces réunions permettent aux victimes et à leurs familles de comprendre le cadre des investigations sur les causes de l'accident, mais aussi de connaître les différents acteurs et les dispositifs de prise en charge auxquels ils peuvent recourir.

Le moment de leur organisation comme leur composition doivent être adaptés aux circonstances de l'accident, aux informations disponibles et aux problématiques particulières envisagées.

Dans les cas d'accidents ou de catastrophes de très grande ampleur, survenus à l'étranger ou encore impliquant un nombre important de victimes de plusieurs nationalités, il peut être envisagé la présence de représentants ministériels (ministère de la justice, des transports, du tourisme, de l'Europe et des affaires étrangères, etc.).

Schématiquement et à titre indicatif, il est possible de distinguer :

Une première réunion d'information organisée rapidement après l'accident

Cette première réunion, organisée dans les premières 48 heures, a vocation à informer les victimes et/ou leurs familles sur les rôles du procureur de la République et du préfet compétents, sur les premières données disponibles concernant les circonstances de l'accident, sur le déroulement des opérations de secours, sur les services d'enquête judiciaires saisis par le parquet, et sur la distinction entre enquête technique/de sécurité et enquête judiciaire.

Pourront également être expliqués, le rôle de la police technique et scientifique, de l'Unité d'identification des victimes de catastrophes (UIVC), des médecins légistes, des éventuels personnes qualifiées ou experts saisis et la procédure d'identification. Il est indispensable, sur ce dernier point, que les proches comprennent le délai nécessaire à une identification certaine des personnes disparues.

Cette réunion est organisée conjointement par le préfet compétent et le procureur de la République local et/ ou le procureur de la République du Pôle Accidents Collectifs (PAC) s'il est déjà saisi, chacun informant sur les éléments relevant de sa compétence», le procureur étant seul habilité à informer sur les éléments de l'enquête (article 11 du code de procédure pénale. *(cf. sur la répartition fiche n°11 « les relations avec les médias »)*). Pourront y être associés des élus locaux, un médecin légiste, des représentants des services de police technique et scientifique ou de l'UIVC, de l'autorité d'enquête technique/de sécurité impliquée et des services enquêteurs, des personnels de la cellule d'urgence médico-psychologique, etc. ...

Cette première réunion peut se tenir en présence de représentants de France Victimes et de la FENVAC.

Une deuxième réunion d'information à bref délai

Les réunions d'informations sont organisées à différents moments de la procédure : durant la phase de crise, puis tout au long de la procédure judiciaire, en présence d'intervenants différents suivant les objectifs auxquels elles répondent. L'autorité judiciaire organise ces réunions d'information. *(Article préliminaire du code de procédure pénale : « II. - L'autorité judiciaire veille à l'information et à la garantie des droits des victimes au cours de toute procédure pénale. »)*.

Cette seconde réunion a vocation à informer les victimes et/ou leurs familles sur l'état d'avancement de l'identification des corps, si elle est toujours en cours, les conditions dans lesquelles ceux-ci pourront être restitués, le déroulement de l'enquête judiciaire et ses perspectives, ainsi qu'à présenter le soutien pouvant être apporté par les structures médico-psychologique, l'association d'aide aux victimes, le rôle de la FENVAC et celui des avocats. Le coordonnateur national éventuellement nommé peut être utilement associé.

Il peut être également opportun de présenter le dispositif mis en place par le transporteur impliqué. Un représentant des assureurs concernés pourra aussi être associé à la réunion sur les questions relatives à l'indemnisation, en particulier le versement de provisions et le paiement des frais d'obsèques.

Organisée par le procureur de la République localement compétent ou par le procureur de la République du Pôle Accident Collectif (PAC) saisi, elle peut associer un représentant du barreau, de l'association locale d'aide aux victimes et de France Victimes, ainsi qu'un représentant de la FENVAC ou de toute autre association nationale représentative des victimes de catastrophes dont l'expérience est reconnue par le Ministère de la justice.

Une réunion d'information à l'ouverture de l'information judiciaire

Cette réunion a vocation à informer sur les derniers éléments de l'enquête, sur l'ouverture de l'information judiciaire, ses objectifs, son déroulement, le rôle et les pouvoirs du juge d'instruction, le secret de l'instruction, la possibilité de se constituer partie civile, de créer une association de victimes, plus généralement sur les droits des victimes, des parties civiles, et les conditions d'octroi de l'aide juridictionnelle.

L'inscription à l'ordre du jour du Comité local d'aide aux victimes (CLAV) des problématiques liées à l'accident peut être le cas échéant annoncée. Le coordonnateur national pourra utilement participer à cette réunion.

Cette réunion peut être organisée par le procureur de la République avec le juge d'instruction, en présence d'un représentant du barreau notamment, de l'association locale d'aide aux victimes et de France Victimes, ainsi qu'un représentant de la FENVAC ou de toute autre association nationale représentative des victimes de catastrophes dont l'expérience est reconnue par le Ministère de la justice.

Des réunions d'information du juge d'instruction

En raison du secret de l'instruction, ces réunions, dès lors qu'elles évoquent des éléments d'investigations, ne pourront concerner que les victimes qui se sont constituées parties civiles. Elles ont vocation à faire le point sur le déroulement de l'enquête, les expertises en cours, et leur durée prévisible ainsi que celle de l'instruction (*cf. fiche n° 15 « La procédure judiciaire »*).

Modalités pratiques

Le procureur de la République ou le juge d'instruction adresse à chaque victime directe des faits, qu'il s'agisse d'un préjudice corporel ou matériel, ou aux ayants-droit des victimes décédées, une lettre les avisant de la date et des objectifs de la réunion d'information.

La CUMP, comme l'association d'aide aux victimes, peuvent être utilement mobilisées pour les réunions au soutien des victimes et de leurs familles. Suivant le degré de confidentialité (secret de l'instruction), elles pourront être invitées à ne pas assister à la réunion mais de voir les familles avant et après celle-ci.

Des réunions distinctes peuvent, le cas échéant, être opportunément organisées pour les victimes blessées et pour les proches de victimes décédées.

Le SADJAV peut apporter un soutien méthodologique. L'expertise de France Victimes et de la FENVAC peut également être utile, tant pour l'organisation de la réunion d'information que pour une indication sur les attentes et les besoins des victimes.

Les réunions d'information dans le cadre de l'enquête technique/de sécurité

L'autorité en charge de l'enquête technique/de sécurité peut organiser à l'intention des victimes et leurs proches ou leurs associations des réunions de présentation des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique/de sécurité, les moyens déployés et, éventuellement, ses conclusions provisoires avant de les rendre publiques. Dans le cas d'une enquête de sécurité, ces réunions peuvent être organisées avec le coordonnateur national avec le soutien de la Délégation Interministérielle à l'Aide aux Victimes, et, dans la mesure du possible, en coordination avec le calendrier des réunions d'information de l'enquête judiciaire.

Les communications au public

Dès le premier jour de la catastrophe, il doit exister une **concertation entre le préfet et le procureur de la République** pour coordonner leur communication sur l'évènement afin que ne soient pas délivrées des informations erronées ou contradictoires.

La répartition entre les sujets peut s'organiser ainsi :

- **Le préfet** informe sur les circonstances de l'évènement, communique sur les secours et l'intervention d'urgence, les moyens mis en œuvre pour un retour à une situation normale.
- **Le procureur de la République** communique sur les modalités de l'enquête, l'avancée des investigations judiciaires ainsi que sur le nombre de victimes et la nature des dommages causés. A cette occasion, il peut utilement mentionner les coordonnées de l'association locale d'aide aux victimes et des numéros de crise (cf. *fiche 8 « Les numéros d'information de crise »*). Au terme de l'article 11 du code de procédure pénale, la procédure au cours de l'enquête et de l'instruction est secrète, et les personnes qui y concourent sont tenues au secret professionnel. Toutefois, afin d'éviter la propagation d'informations parcellaires ou inexactes ou pour mettre fin au trouble à l'ordre public, le procureur de la République peut, d'office et à la demande de la juridiction d'instruction ou des parties, rendre public des éléments objectifs de la procédure.

Les informations personnelles relatives aux victimes, en particulier leur identité, doivent rester confidentielles.

Dans le cas où l'un des Pôles accidents collectifs (PAC) serait saisi ou en voie de l'être, le procureur de la République localement compétent et le procureur de la République du PAC peuvent conjointement participer à cette conférence de presse. A titre d'exemple, ce fut le cas à la suite de l'accident collectif d'Eckwersheim, le 14 novembre 2015, avec la participation du procureur de la République de Paris et celui de Strasbourg, pour expliquer notamment le mécanisme du dessaisissement au profit du PAC.

Dans le cas d'un accident de transport, le directeur de l'autorité en charge de l'enquête technique/de sécurité peut communiquer sur les modalités de l'enquête, les informations techniques éventuellement disponibles permettant de préciser les circonstances de l'accident, les moyens déployés et l'avancée des investigations. Dans la mesure du possible, cette communication est coordonnée avec le préfet et le procureur de la République.

La protection de l'image et de la dignité des victimes

Il convient de veiller :

- à établir un périmètre de sécurité autour du lieu de l'accident, sous l'autorité du préfet, pour limiter la prise d'images pouvant être contraires à la dignité des victimes ;
- au respect des textes de loi et de l'éthique professionnelle ; une vigilance particulière sera portée sur l'accès des journalistes à certains lieux comme les hôpitaux, l'IML, le CAF...
- à l'information des victimes et de leurs familles sur leurs droits vis-à-vis des médias, et sur la possibilité pour eux de conserver un temps de réflexion avant de se rapprocher de ceux-ci.

Rappel des textes :

- Article 9 du code civil : « chacun a droit au respect de sa vie privée » ;
- Article 16 du code civil : « la loi assure la primauté de la personne, interdit toute atteinte à la dignité de celle-ci et garantit le respect de l'être humain dès le commencement de la vie. » ;
- Loi n° 94-653 du 29 juillet 1994 sur le respect du corps humain ;
- Article 35 quater de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse modifiée par la loi n° 2000-516 du 15 juin 2000 renforçant la protection de la présomption d'innocence et les droits des victimes réprime « la diffusion, par quelque moyen que ce soit et quel qu'en soit le support, de la reproduction des circonstances d'un crime ou d'un délit, lorsque cette reproduction porte gravement atteinte à la dignité d'une victime et qu'elle est réalisée sans l'accord de cette dernière ».

02

LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

PHASE DE POST-CRISE

FICHE N° 12 – La coordination dans la phase de suivi

p.39

FICHE N° 13 – L'intervention des assurances

p.42

FICHE N° 14 – L'intervention des avocats

p.44

LA COORDINATION DANS LA PHASE DE SUIVI

A la suite d'un accident collectif comme d'une catastrophe naturelle, différents moyens peuvent permettre de s'assurer de la coordination des dispositifs en faveur des victimes pendant la phase de suivi.

Au niveau national et d'une manière générale, la **Délégation Interministérielle à l'Aide aux Victimes (DIAV)** coordonne l'action des différents ministères en matière de suivi et d'accompagnement des victimes d'accident collectif. Elle pourra proposer des mesures spécifiques pour améliorer le dispositif et notamment la désignation par le Premier ministre d'un **coordonnateur national** chargé d'assurer le lien entre les victimes et les différents intervenants, mais aussi de veiller au bon fonctionnement des dispositifs dont elles peuvent bénéficier.

La coordination des différents intervenants dans le suivi et l'accompagnement des victimes concernant un accident collectif particulier est assuré dans le cadre du **Comité local d'aide aux victimes (CLAV)** réuni dans une formation spécifique, en vue de veiller à une prise en charge adaptée en termes d'information, de soutien juridique et psychologique des victimes, ainsi qu'à leur indemnisation.

Le coordonnateur national

Le Premier ministre peut nommer un **coordonnateur national** dans les catastrophes qui lui paraissent le justifier. Cette nomination apparaît notamment opportune lorsque les victimes sont dispersées géographiquement ou que les problématiques liées à l'accident et à la prise en charge des victimes nécessitent une coordination de plusieurs administrations. Concernant les catastrophes aériennes se produisant à l'étranger et impliquant des ressortissants français, un coordonnateur a été nommé à titre permanent au centre de crise et de soutien du ministère de l'Europe et des Affaires Etrangères.

La nomination du coordonnateur **dès la phase de crise** est conseillée pour qu'il soit rapidement identifié par les victimes et tous les intervenants et partenaires, qu'il puisse appréhender au mieux les circonstances de l'accident et repérer les problématiques susceptibles d'émerger par la suite.

Dans le cadre de ses relations avec France Victimes et l'association locale d'aide aux victimes, un protocole pourra être rédigé pour organiser la répartition et la réponse aux sollicitations directes des victimes et familles de victimes qui rencontrent des difficultés d'ordre personnel, administratif ou financier, afin d'adapter le niveau d'intervention.

Ses **missions**, adaptées aux cas d'espèce, sont détaillées dans une lettre de mission, et peuvent être, à titre indicatif :

- de **coordonner les dispositifs** d'aide aux victimes et à leurs familles, de veiller à leur bon fonctionnement, de garantir dans la mesure du possible, une réponse aux questions des victimes et de leurs proches ;
- d'**assurer le lien** entre les victimes, leurs familles, l'administration, les sociétés privées d'assurance, et plus généralement l'ensemble des organismes concernés, pour faciliter la réalisation des démarches nécessaires au soutien, à la prise en charge et à l'indemnisation des victimes et de leurs familles, qui peuvent le saisir directement ;
- de **veiller à l'information** régulière des victimes et de leurs familles sur l'avancement des enquêtes judiciaire et technique/de sécurité, en liaison avec le procureur de la République

Le coordonnateur travaille en lien étroit avec le procureur de la République et le préfet, et participe au CLAV du département concerné par l'accident. Ses démarches doivent respecter les prérogatives dévolues à l'autorité judiciaire concernant la direction des investigations et les dispositifs de prise en charge des victimes mis en place par le procureur de la République, en application de l'article 41 dernier alinéa du code de procédure pénale.

Le coordonnateur peut adresser un **courrier** aux victimes et familles de victimes pour indiquer sa nomination, ses missions, et ses coordonnées. Il peut ensuite diffuser des lettres d'informations sur les sujets relevant de ses prérogatives.

Le Comité local d'aide aux victimes (CLAV)

En matière d'accidents collectifs, le **Comité Local d'Aide aux Victimes (CLAV)** est chargé du suivi de la prise en charge et de l'indemnisation des victimes résidant dans chaque département (décret n°2017-618 du 3 août 2016).

Le CLAV doit être réuni pour évoquer les problématiques liées à l'accident **dès que la phase de secours et d'urgence est terminée, au plus tard dans les deux ou trois semaines suivant la catastrophe**, en fonction de la spécificité des faits et des intervenants à réunir. Sa réunion, sur convocation du préfet (après avis du procureur de la République), qui fixe l'ordre du jour comprenant le suivi de l'accident collectif, est annoncée lors de l'une des premières réunions d'information.

La composition

la composition du CLAV est fixée par arrêté du préfet. Outre les **membres** qui le composent dans sa formation générale **listés par l'article 1er du Décret n°2016-1056 du 3 août 2016¹**, le CLAV comprend **tout établissement public concerné ou toute personnalité qualifiée dans le domaine de l'aide aux victimes**, et notamment lorsqu'il se réunit pour aborder l'aide aux victimes d'un accident collectif :

- des représentants des compagnies d'assurance concernées et le cas échéant de la Fédération française des sociétés d'assurance ;
- un ou plusieurs correspondants territoriaux d'associations de victimes ;
- le coordonnateur national éventuellement nommé.

Le comité peut aussi **entendre toute personne extérieure ayant une connaissance spécifique ou un intérêt particulier** concernant les sujets abordés lors de ses réunions, par exemple en matière d'accidents collectifs, le transporteur.

Les missions

Lorsqu'il se réunit pour évoquer l'aide aux victimes d'accidents collectifs, le CLAV :

- **veille à l'articulation du dispositif d'urgence** avec les structures locales d'aide aux victimes et l'agence régionale de santé pour l'organisation des soins ;
- **identifie les locaux** susceptibles d'accueillir les victimes d'actes de terrorisme ou d'accidents collectifs et leurs proches dans le cadre du **centre d'accueil des familles** ;
- **assure la transmission des données relatives au suivi** des victimes d'accidents collectifs au SADJAV et à la délégation interministérielle à l'aide aux victimes, à l'exception des données de santé ;
- **facilite la résolution des difficultés** portées à sa connaissance pour les situations individuelles de victimes ou de leurs proches bénéficiant d'une prise en charge dans le département ;
- **veille, le cas échéant, à la conclusion d'un accord-cadre d'indemnisation amiable** ; favoriser la signature d'une telle convention est en effet l'un des enjeux majeurs du comité en cas d'accident collectif (cf. « *Les principes directeurs de l'accord-cadre* » en Annexe 3).

L'**annuaire des acteurs** compétents pour la mise en œuvre des droits accordés aux victimes, qui doit être élaboré et actualisé par le CLAV, pourra être particulièrement utile en matière d'accidents collectifs.

^{1/} le ou les autres procureurs de la République des ressorts compris dans le département ; le président du comité départemental de l'accès au droit ; un ou plusieurs représentants : des services déconcentrés de l'Etat, des collectivités territoriales, de l'agence régionale de santé, de Pôle emploi, des organismes locaux d'assurance maladie et des organismes locaux débiteurs des prestations familiales, d'associations d'aide aux victimes locales conventionnées, des barreaux du département ou un représentant du Conseil National du Barreau.

LA COORDINATION DANS LA PHASE DE SUIVI

Certaines mesures peuvent être évoquées à titre indicatif, dont certaines peuvent être intégrées dans la convention :

- **amélioration de la prise en charge des frais de santé :**
 - centraliser au préalable l'ensemble des régimes sociaux concernés (général et spéciaux) ;
 - envisager, avec l'accord du ministère de la Solidarité et de la Santé, des mesures particulières de prise en charge des victimes (exonération du ticket modérateur et/ou une dispense d'avance des frais, par exemple).
- **amélioration des conditions d'indemnisation des dommages corporels et matériels :**
 - favoriser la remise rapide aux assureurs concernés des listes de victimes et des certificats médicaux initiaux, afin de leur permettre d'établir une grille de versement provisionnel en fonction de la gravité des blessures,
 - prévoir l'indemnisation par les compagnies et les mutuelles d'assurance de leurs assurés, pour le compte de qui il appartiendra,
 - envisager une indemnisation sans expertise pour des préjudices matériels peu significatifs, avec expertise simplifiée pour les autres préjudices matériels, ou encore sans imputation des franchises et des coefficients de vétusté,
 - prévoir un système de coordination des expertises, notamment par la nomination d'un expert en tant que coordonnateur des experts désignés, par un comité médical d'experts ou encore par la définition d'un cadre d'expertise conventionnelle pour la fixation de règles et de grilles communes d'évaluation, la durée des procédures d'expertise, l'assistance des victimes par un médecin-conseil de leur choix, etc. (*cf. Les principes directeurs de l'accord-cadre en Annexe 3*).
 - faciliter, le cas échéant, la procédure devant les commissions d'Indemnisation des Victimes d'Infraction (CIVI) et les modalités de règlement par le FGTI.

L'INTERVENTION DES ASSUREURS

Les garanties des compagnies d'assurance peuvent intervenir dès la phase d'urgence. Lors de la survenance d'une catastrophe à l'étranger, selon les termes du contrat d'assurance, l'assureur peut prendre en charge tout ou partie des frais de rapatriement. Ces frais peuvent comprendre le financement de recherches, de secours, la prise en charge de la venue d'un proche en cas d'hospitalisation sur place, et le rapatriement des autres bénéficiaires en cas de rapatriement de l'assuré.

Par la suite, les compagnies d'assurance jouent un rôle prépondérant dans l'indemnisation des victimes. L'identification et la mobilisation rapides des compagnies concernées permettent le cas échéant le versement précoce de provisions, et le déclenchement du processus d'indemnisation nécessaire à la reconstruction des victimes.

Différentes garanties peuvent être mises en œuvre :

- **Défense** : en cas de responsabilité totale ou partielle de l'assuré ;
- **Recours** : en cas de préjudice subi par l'assuré du fait d'un tiers ;
- **Dommages** : matériels (garanties dommages aux biens), corporels (contrats de personnes et versement d'indemnités à titre d'avances sur recours) ;
- **Protection juridique** : en cas de préjudice non couvert au titre d'une garantie corporelle ou matérielle.

La négociation d'un **accord-cadre d'indemnisation** permet de rapprocher les victimes et leurs avocats, du ou des compagnies d'assurance chargées de l'indemnisation. L'accord-cadre veille à ce que les modalités d'intervention des assureurs permettent une indemnisation intégrale et rapide des victimes, dans un processus cohérent et égalitaire entre elles, même si la réparation doit être personnalisée.

Il peut permettre d'encadrer les rapports entre assureurs, ce à quoi peut aussi contribuer la Fédération Française des Assureurs (FFA). Celle-ci peut en effet conseiller sur les différentes dispositions et modalités de ce cadre mais aussi harmoniser les pratiques afin de simplifier les demandes et faciliter l'indemnisation.

Le cadre de l'intervention

L'intervention des compagnies d'assurance peut s'organiser ainsi :

L'origine de l'accident collectif apparaît imputable un ou des responsable(s) identifiable(s).

Les sociétés d'assurance **procèdent pour le compte de qui il appartiendra, à la prise en charge et au règlement de l'indemnisation des assurés, dans un cadre subrogatoire.** Le principe et les modalités de cette prise en charge sont, dans la mesure du possible, formalisés dans un **accord-cadre d'indemnisation amiable**, dont les principes directeurs sont présentés (*cf. Annexe 3*).

Deux principes fondamentaux président à la rédaction d'un tel accord :

- les victimes conservent le libre choix entre les divers moyens aboutissant à leur indemnisation, elles peuvent donc privilégier les voies de recours judiciaires ;
- les indemnités sont versées par le ou les assureurs indépendamment de toute reconnaissance de responsabilité.

Si le responsable n'était identifié que par la suite, un autre accord pourrait être régularisé entre les organismes indemnitateurs et le responsable. Il devra alors régir les modalités de recours et de remboursement, pour ainsi contribuer à la fluidité des relations victime/assureur direct.

Dans le cas des victimes non assurées, leur indemnisation devra être prise en charge par l'assureur du ou des responsables identifiés, selon les règles définies dans le cadre du comité de suivi.

L'origine de l'accident collectif est inconnue.

L'ensemble des sociétés d'assurance concernées intervient dans le cadre des garanties souscrites : matérielles (multirisques habitation ou automobile), corporelles (garanties individuelles renforcées), ou suivant les réglementations spécifiques en fonction du type d'accident concerné (cf. *Annexe 2*).

Le dispositif d'intervention et de règlement

Le dispositif prévu en présence d'une convention d'indemnisation amiable

L'accord cadre d'indemnisation amiable définit, en conformité avec la législation spécifique éventuellement applicable au type d'accident concerné, les modalités d'intervention et de règlement des assureurs concernés.

Il est à privilégier car il offre des garanties de transparence et d'égalité de traitement pour l'ensemble des assurés, en particulier lors d'une catastrophe causant un nombre de victimes important. Elle nécessite un consensus général sur les différentes étapes du processus d'indemnisation par l'ensemble des intervenants signataires.

L'accord cadre prévoit notamment :

- le référentiel sur la base duquel les propositions d'indemnisations individualisées sont déterminées dans le respect du principe de réparation intégrale ;
- les conditions de désignation d'experts médicaux chargés d'examiner les victimes ;
- les conditions de versement de provisions ;
- les conditions de versement des indemnités en réparation du préjudice subi, suivant le cas où la victime est consolidée ou si elle ne l'est pas encore.

L'articulation des indemnisations avec les sommes déjà versées, avec l'intervention des organismes tiers payeurs, la répartition de la prise en charge entre les assureurs doivent également être définies.

Les modalités possibles d'intervention et de règlement des assureurs dans le cadre d'une convention d'indemnisation amiable sont présentées (cf. *Annexe 3*), en particulier celles qui concernent l'organisation des expertises médicales, ainsi que les différents préjudices et frais pris en charge.

Le dispositif en l'absence d'une convention d'indemnisation amiable

A défaut de formalisation dans un accord-cadre, le comité local d'aide aux victimes veille à l'indemnisation intégrale et rapide des victimes.

Le dispositif d'intervention classique distingue la prise en charge des dommages matériels et des dommages corporels.

L'INTERVENTION DES AVOCATS

L'assistance des victimes d'accidents collectifs par le barreau

Lors de la survenance d'un accident collectif, le procureur de la République saisi avise le **bâtonnier de l'ordre des avocats** du tribunal de grande instance du ressort, qui lui-même informe le **conseil national des barreaux (CNB)**.

Dans les jours qui suivent, le procureur de la République définit avec le bâtonnier l'ampleur de la mobilisation du barreau.

Conformément aux dispositions légales applicables, chaque victime d'accident collectif dispose du **libre choix des moyens aboutissant à son indemnisation** et en particulier le **libre choix de l'avocat** chargé de l'assister et de la représenter au cours du processus indemnitaire qu'elle aura choisi. L'avocat, en concertation avec son client, dispose également d'une liberté totale dans le choix des procédures et des moyens.

Le bâtonnier s'assure de **l'assistance par un avocat disposant des compétences requises** de l'ensemble des victimes qui le sollicitent dans le cadre de la procédure pénale, comme dans les négociations de la convention-cadre d'indemnisation, en proposant une liste d'avocats spécialisés en matière de réparation des dommages corporels, de responsabilité civile ou de droit pénal.

En cas de demande de désignation d'un avocat par les familles ou les victimes pouvant prétendre à l'aide juridictionnelle, le bâtonnier propose une liste d'avocats spécialisés en matière de responsabilité et de réparation des dommages corporels.

Le bâtonnier peut mettre en place une permanence de consultations gratuites par des avocats disposant des compétences requises¹.

En fonction des indications fournies sur la situation des victimes par le procureur de la République, le bâtonnier dresse une liste d'avocats susceptibles de parler la langue des éventuelles victimes non francophones, afin de pouvoir les mettre en contact avec les familles en cas de demande de celles-ci.

Le bâtonnier se tient à la disposition du procureur de la République en cas de conférences de presse ou de réunions d'information des victimes et de leurs familles, pour venir expliciter les initiatives que prendra le barreau afin de faciliter leur prise en charge juridique.

Le bâtonnier peut, le cas échéant, prendre contact avec le représentant de l'association d'aide aux victimes requise par le procureur de la République et avec le représentant de la Fédération Nationale des Victimes d'Attentats et d'Accidents Collectifs (FENVAC), afin de coordonner l'intervention des avocats et celles des associations.

Lors de l'organisation du procès, le bâtonnier se met en relation avec le procureur de la République et le président de la juridiction concernée pour l'organisation matérielle du procès et, le cas échéant, la préparation de l'audience.

La prise en charge des frais d'assistance

Au titre d'un contrat d'assurance de protection juridique

Lorsque la victime a souscrit un contrat d'assurance prévoyant une protection juridique, le coût de l'assistance de l'avocat est pris en charge par l'assureur.

^{1/} Mise en œuvre de la charte pour la défense des victimes d'attentats et d'accident collectifs signée par le Président du Conseil National des Barreaux et la secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre chargée de l'aide aux victimes le 22 mars 2017.

Au titre de l'aide juridictionnelle

L'aide juridictionnelle est un dispositif, **subsidaire** à la prise en charge par une assurance de protection juridique, qui permet **l'accès effectif à la justice** pour les personnes dont les ressources sont insuffisantes pour faire valoir leurs droits. Il s'agit d'un dispositif grâce auquel l'État prend en charge tout ou partie des honoraires des avocats, des autres auxiliaires de justice et des frais afférents à la procédure. L'aide juridictionnelle est réservée aux personnes physiques. Elle peut être exceptionnellement accordée aux personnes morales à but non lucratif ayant leur siège en France.

L'aide juridictionnelle n'est allouée qu'en cas de saisine d'une juridiction et ne pourra couvrir l'intervention de l'avocat dans le cadre de l'accord cadre d'indemnisation et plus largement dans le cadre de pourparlers transactionnels.

L'aide juridictionnelle est accordée **sous conditions cumulatives de nationalité ou de résidence, de bien-fondé et de ressources.**

Le bénéficiaire est libre de choisir son avocat à condition que ce dernier accepte de prendre en charge le dossier au titre de l'aide juridictionnelle. Cette acceptation est formalisée par une attestation signée par l'avocat et jointe à la demande. Si aucun avocat n'a été choisi lors de la demande, le bâtonnier de l'ordre des avocats en désigne un.

Dans le cadre de conventions d'honoraires

Le conseil national des barreaux en lien avec le barreau local proposera une assistance à l'établissement de conventions d'honoraires.

Il pourra être recherché avec l'accord du bâtonnier et du conseil de l'ordre des avocats concernés, **des dispositifs particuliers concernant les honoraires d'avocat**, comme par exemple une participation aux frais d'avocat selon un montant négocié entre acteurs et fixé par victime (directe/indirecte) versé à titre provisionnel sur présentation des mandats signés par les victimes.

La victime pourra cumuler cette participation, et la prise en charge versée au titre de son contrat protection juridique dans la limite du montant réellement facturé.

03

LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

PHASE JUDICIAIRE

FICHE N° 15 – La procédure judiciaire

p.47

LA PROCEDURE JUDICIAIRE

L'enquête

Dans les premiers jours après la survenance de l'accident, l'enquête « de flagrance » est diligentée par les services de police judiciaire sous le contrôle du procureur de la République¹. L'enquête peut se poursuivre ensuite sous la forme d'une **enquête préliminaire**² (cf. *Fiche n°2 Le rôle du procureur de la République*). L'enquête de flagrance ou préliminaire peut donner lieu à l'ouverture d'une information judiciaire par la saisine d'un magistrat instructeur par le procureur de la République³.

En parallèle de l'enquête judiciaire, les textes internationaux, communautaires et nationaux prévoient l'ouverture d'une **enquête technique de sécurité** en matière d'accidents graves ou complexes de transport, qu'ils soient aériens, ferroviaires, routiers ou maritimes. Il s'agit d'une démarche visant à en déterminer les circonstances et les causes de l'accident, puis à dégager dès que possible des recommandations préventives susceptibles d'en éviter le renouvellement. En France, il existe trois types de bureaux d'enquête et d'analyse (BEA), de compétence nationale, chargés de ces enquêtes de sécurité : **le bureau d'enquête et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), le bureau d'enquête sur les événements de Mer, le BEA – Mer et le bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre, le BEA – TT** (pour plus de précisions sur les BEA et les différents types d'enquêtes techniques, (cf. *Annexe 2 sur chaque type d'accident collectif*).

L'instruction

En raison du caractère particulier des dossiers d'accidents collectifs, tenant notamment au nombre important de victimes, à la nature particulière des faits, à l'existence possible d'une, voire de plusieurs associations de victimes agréées sur le fondement de l'article 2-15 du code de procédure pénale pour se constituer partie civile, l'attention des juges d'instruction est appelée sur la nécessité de **veiller à l'information régulière des parties civiles** sur l'état d'avancement du dossier, en vertu des dispositions de l'article 90-1 du code de procédure pénale.

Cette information pourra être délivrée **individuellement** pour les victimes déjà constituées parties civiles ou par l'intermédiaire de la ou des **association(s) de victimes agréée(s)** (cf. *fiche 7 « le rôle des associations de victimes »*).

Si le juge d'instruction n'est matériellement pas en mesure de pouvoir entendre personnellement chaque partie civile, en raison de leur nombre, il pourrait néanmoins être amené à **recevoir** celles d'entre elles qui ont été **particulièrement traumatisées par les faits**.

Des **réunions d'information des parties civiles** devront être organisées, à échéance régulière ou selon l'état d'avancement du dossier. Ces réunions présentent l'avantage de rassembler au même instant et en un lieu unique l'ensemble des parties civiles du dossier, afin de pouvoir également répondre dans la mesure du possible à leurs questions.

1/ Articles 53 et suivants du code de procédure pénale

2/ Articles 75 et suivants du code de procédure pénale

3/ Article 80 du code de procédure pénale

Les victimes non constituées parties civiles pourront également, sur décision du juge d'instruction, être conviées à ces réunions d'information lorsque ne sont pas évoqués des éléments soumis au secret de l'instruction (cf. *fiche pratique n° 10 « les réunions d'information »*).

Pour rappel, l'information des parties civiles doit être régulière. L'article 90-1 du code de procédure pénale précise que concernant certaines infractions « le juge d'instruction avise tous les six mois la partie civile de l'état d'avancement de l'information. Cet avis peut être donné par lettre simple adressée à la partie civile et à son avocat, ou à l'occasion de l'audition de la partie civile. Si la partie civile le demande, l'information relative à l'évolution de la procédure prévue par le présent article intervient tous les quatre mois, et la partie civile est convoquée et entendue à cette fin par le juge d'instruction ».

Le magistrat instructeur veillera à ne pas multiplier les expertises médicales sur les victimes et à se faire communiquer les rapports des expertises déjà réalisées afin de les verser à la procédure d'instruction si elles lui apparaissent suffisantes.

En cas d'enquête technique diligentée par l'un des BEA (cf. *Annexe 2*), le magistrat instructeur pourra verser à la procédure le rapport établi.

L'organisation du procès pénal

La préparation et l'organisation des procès d'accidents collectifs, d'ampleur souvent exceptionnelle en raison du nombre important de victimes, de la présence éventuelle de ressortissants de plusieurs nationalités et du retentissement médiatique prévisible, peuvent nécessiter la mise en place de dispositifs spécifiques, notamment ceux afférents aux procès labellisés « procès sensibles » dans le cadre d'un comité de pilotage du ministère de la Justice.

La préparation du procès

Une mobilisation de l'institution judiciaire est nécessaire plusieurs mois avant la tenue du procès. A cette fin, **un comité de préparation** réunit les chefs des juridictions concernées (tribunal de grande instance et cour d'appel) afin de déterminer les conditions matérielles d'organisation du procès, en liaison avec les services de la Chancellerie (direction des services judiciaires, direction des affaires criminelles et des grâces, service de l'accès au droit et à la justice et de l'aide aux victimes - SADJAV).

Des **groupes de travail** consacrés à des thèmes particuliers (comme, l'aménagement des locaux, la prise en charge des victimes, l'organisation des audiences, les relations avec la presse, les questions de sécurité, etc.) pourront être créés dans le cadre du comité de préparation, afin d'associer les partenaires de l'institution judiciaire à la réflexion sur l'organisation du procès : barreaux, associations de victimes et d'aide aux victimes, services de police et de secours, huissiers audienciers, services déconcentrés de l'Etat, collectivités locales, etc.

La détermination du lieu du procès

- les difficultés : le nombre important de participants au procès (les victimes et leurs familles, les mis en cause, les avocats, le public, la presse, etc) peut être incompatible avec les capacités d'accueil des tribunaux (taille réduite des salles d'audience).
- les solutions possibles :
 - réalisation d'aménagements au sein de la juridiction : installation d'une salle d'audience « éphémère » dans la salle des pas perdus, mise en place d'un système de vidéo-transmission entre la salle d'audience et des salles annexes, accueillant une partie du public et la presse ;
 - délocalisation du procès à l'extérieur de la juridiction : cette solution, qui peut s'avérer nécessaire dans le cas de très grands procès, nécessite de retenir des locaux permettant de préserver la symbolique judiciaire et la solennité des débats. A cette fin, un cahier des charges précis doit être élaboré.

La prise en compte des victimes

Des **réunions d'information** des victimes pourront être organisées, sur place, afin de les aviser de l'évolution de cette préparation, de recueillir leurs souhaits ou d'expliquer les choix qui auront été retenus.

Il est également fortement préconisé de constituer un **groupe de travail « Victimes »** au sein du comité de préparation, composé notamment de(s) l'association(s) de victimes, de(s) l'association(s) nationale(s) représentative(s) des victimes d'accidents collectifs, de(s) l'association(s) locale(s) d'aide aux victimes, de France Victimes et de la cellule de coordination du SADJAV.

Ce groupe de travail serait chargé de faire des propositions afin d'améliorer la prise en compte des victimes pendant le procès (**mise en place d'un accueil et de salles d'attente et de repos réservés, soutien psychologique...**).

La prise en compte des aspects techniques

Il faudra, au besoin, veiller à permettre la diffusion de films ou de tout autre document vidéo, notamment ceux à l'appui des exposés des experts (prévoir la location des matériels et supports nécessaires).

La prise en compte de la dimension internationale du procès

La présence de plusieurs victimes de nationalité étrangère nécessite de prévoir une traduction simultanée des débats, chaque prévenu étranger devant en outre bénéficier des services d'un interprète à ses côtés. Il peut également être envisagé de mettre en place une vidéo-transmission du procès dans le pays d'origine des victimes, afin de leur éviter un long déplacement.

Le temps de l'audience

Le calendrier d'audience

- est adapté à la durée prévisible du procès, qui peut s'étaler sur plusieurs semaines, voire quelques mois ;
- de manière à ne pas trop alourdir les débats, il peut être opportun de prévoir des horaires d'audience limités soit à la matinée, soit à l'après-midi ;
- un calendrier prévisionnel d'audience peut être soumis aux avocats des parties afin de recueillir leurs observations ;
- les auditions des parties civiles sont regroupées sur quelques jours et en fonction de critères familiaux et géographiques, afin d'éviter des déplacements répétés des membres d'une même famille.

Le déroulement de l'audience

- L'oralité des débats est le principe devant le tribunal correctionnel ;
- en application de l'article 706-71 alinéa 2 du code de procédure pénale, la partie civile peut être entendue par visioconférence ;
- la possibilité d'un transport sur les lieux peut être envisagée par la juridiction.

L'accompagnement des victimes et de leurs familles

Le soutien

Réalisé en lien avec l'association locale d'aide aux victimes, il intervient à différents stades :

- **avant le procès** : organisation d'une **visite de la salle d'audience** en expliquant le rôle et la place de chacun des acteurs judiciaires ; cette visite doit être réalisée en présence d'un juriste et d'un psychologue afin de mieux répondre aux questions et appréhensions des victimes ; la présence d'un magistrat du parquet n'occupant pas le siège du ministère public à l'audience apparaît opportune.

- pendant le procès :

- la nécessité d'assurer une prise en charge particulière des familles des victimes justifie la mise en place d'un **bureau d'accueil spécifique**, afin de leur assurer une orientation privilégiée dans l'enceinte judiciaire, ainsi que de **zones distinctes d'attente ou de repos**, pour les préserver de toute rencontre imposée avec la presse ou les personnes mises en cause ;
- il convient également de prévoir un **double accompagnement des victimes** ou de leurs familles, d'une part dans la **salle d'audience**, pour apporter soutien et explications éventuelles, et, d'autre part, dans la **salle de repos** qui leur est réservée, afin de permettre un soutien psychologique adapté ;
- cet accompagnement nécessite la présence de **psychologues** mobilisables pendant toute la durée du procès, et notamment lors **des étapes clés** (ouverture des débats, réquisitions, plaidoiries, auditions des parties civiles, des experts, énoncé du jugement, etc.) ;
- lors du prononcé du jugement du tribunal correctionnel, il est préconisé de faire remettre par le greffe un exemplaire de la décision à chaque partie civile à raison d'au moins un exemplaire sur support papier par famille et d'un exemplaire dématérialisé sur support CD ROM ou clé USB. Le président peut, s'il l'estime adapté à la situation, expliquer oralement et de façon synthétique les motifs du jugement.

- après le procès :

- des **réunions d'information** des victimes peuvent être organisées, à l'initiative de l'association d'aide aux victimes ou du parquet, afin d'apporter toute information utile sur le jugement, et notamment les moyens d'obtenir le paiement des dommages et intérêts ;
- par ailleurs, un **soutien psychologique** peut s'avérer nécessaire quelques jours après le procès.

La prise en charge financière de la participation des parties civiles au procès

Les indemnités allouées aux parties civiles sont fixées par le code de procédure pénale (articles 422, R. 92, R. 123 et R.138).

A ce titre la partie civile est assimilée au témoin en ce qui concerne le paiement des indemnités, sauf décision contraire du tribunal. Elle peut prétendre à une indemnité de comparution, à des frais de voyage et à une indemnité journalière de séjour.

Les frais de déplacements sont pris en charge sur justification, selon les conditions fixées pour les déplacements des personnels civils de l'Etat, notamment l'article 9 du décret du 3 juillet 2006 qui prévoit que « *le service qui autorise le déplacement choisit le moyen de transport au tarif le moins onéreux, et lorsque l'intérêt du service l'exige, le plus adapté à la nature du déplacement.* ».

L'indemnité journalière de séjour comprend une indemnité de repas forfaitaire et une indemnité de nuitée forfaitaire sur justificatif. L'indemnité de comparution est calculée sur la base du SMIC. En cas de perte de revenus, une indemnité supplémentaire peut être sollicitée sur justification d'une perte d'une partie du revenu tiré d'une activité professionnelle.

En cas d'utilisation de la visioconférence, les parties civiles peuvent prétendre à l'indemnité de comparution, à l'indemnité de repas si elles sont en dehors de leur résidence entre 11h et 14h, et au remboursement des frais de déplacement entre leur résidence et le lieu judiciaire où aurait lieu la visioconférence.

La victime doit avancer les frais.

Concernant les frais de déplacement, une partie civile qui serait « *hors d'état de subvenir aux frais de son déplacement* » peut demander un acompte sur l'indemnité, qui peut être octroyé par ordonnance du président du tribunal d'instance de sa résidence, en application de l'article R. 134 du code de procédure pénale.

04

LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

ANNEXES

- | | |
|---|-------------|
| ANNEXE 1 – Grille d'analyse d'un accident collectif | p.52 |
| ANNEXE 2 – Typologie des accidents collectifs | p.54 |
| ANNEXE 3 – Principes directeurs de l'accord-cadre d'indemnisation et tableau de suivi de l'indemnisation des blessés et ayants-droit des victimes d'accidents collectifs | p.80 |
| ANNEXE 4 – Participants du groupe de travail consacré à la prise en charge des victimes d'accidents collectifs | p.86 |

GRILLE D'ANALYSE D'UN ACCIDENT COLLECTIF

FRANCE

Victimes/Dommages

Eléments d'analyse

- ▶ Nombre de victimes décédées, blessées physiquement ou psychologiquement
- ▶ Présence de personnes vulnérables (enfants, femmes enceintes, personnes âgées, handicapées)
- ▶ Origine géographique des victimes
- ▶ Nationalité des victimes
- ▶ Destruction de biens immobiliers et matériels
- ▶ Sécurisation du site (ex : risque de pollution ou sanitaire)

Responsabilité/Indemnisation

Eléments d'analyse

- ▶ Type d'accident : aérien/ferroviaire/maritime/routier/industriel/incendiaire (existence d'un précédent ?)
- ▶ Existence d'une réglementation particulière selon le transporteur
- ▶ Entreprise/transporteur impliqué(e) et existence ou non d'un dispositif complémentaire d'aide aux victimes
- ▶ Identification des assureurs

Nécessité d'un coordonnateur ?

Points de vigilance

- ▶ Victimes de nationalité étrangère
- ▶ Victimes sous régime juridique spécifique : tutelle, personnes en situation irrégulière...
- ▶ Relais de la prise en charge psychologique
- ▶ Soutien financier et prise en charge de la famille
- ▶ Frais de déplacement des familles
- ▶ Dispositif de relogement temporaire et définitif
- ▶ Mobilisation des associations d'aide aux victimes
- ▶ Organisation d'une réunion d'informationvictimes

Points de vigilance

- ▶ Gestion de la solidarité et distinction avec l'indemnisation
- ▶ Prise en charge des obsèques
- ▶ Impact médiatique spécifique

GRILLE D'ANALYSE D'UN ACCIDENT COLLECTIF

ÉTRANGER

Victimes/Dommages

Éléments d'analyse

- ▶ Nombre de victimes décédées, blessées physiquement ou psychologiquement
- ▶ Présence de personnes vulnérables (enfants, femmes enceintes, personnes âgées, handicapées)
- ▶ Origine géographique des victimes
- ▶ Difficultés particulières en matière de rapatriement (au niveau des démarches administratives ou de la prise en charge financière)

Responsabilité/Indemnisation

Éléments d'analyse

- ▶ Type d'accident : aérien/ferroviaire/maritime/routier/industriel/incendiaire
- ▶ Entreprise/transporteur impliqué(e) et existence ou non d'un dispositif complémentaire d'aide aux victimes
- ▶ Existence d'une réglementation particulière selon le transporteur
- ▶ Existence d'un contrat de voyage souscrit en France ou à l'étranger
- ▶ Identification des assureurs
- ▶ Niveau de coopération avec le pays d'occurrence

Nécessité d'un coordonnateur ?

Points de vigilance

- ▶ Identification des victimes (intervention de l'UIVC ou pas)
- ▶ Victimes sous régime juridique spécifique : tutelle...
- ▶ Nécessité de jugements déclaratifs de décès
- ▶ Continuité des soins et prise en charge au retour à domicile
- ▶ Frais de déplacement et accueil des familles sur place
- ▶ Mobilisation des associations d'aide aux victimes et de victimes
- ▶ Organisation d'une réunion d'information

Points de vigilance

- ▶ Prise en charge des obsèques et du rapatriement

LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

ANNEXE 2

1 – La réglementation des accidents aériens	p.55
2 – La réglementation des accidents ferroviaires	p.62
3 – La réglementation des accidents maritimes	p.68
4 – La réglementation des accidents routiers en France	p.72
5 – Les autres types d'accidents	p.76

LA RÉGLEMENTATION DES ACCIDENTS AÉRIENS

Textes applicables

Droit International

LA CONVENTION DE VARSOVIE

Signée le 12/10/1929 - 152 parties - amendée en 1955, 1961 et 1975

- Met en place les règles concernant les titres de transport, les bagages, les marchandises
- Fixe les règles relatives à la responsabilité civile des transporteurs aériens.

LA CONVENTION DE CHICAGO

Signée le 7/12/1944 – 191 parties

- Instauration de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- Confirme la primauté des Etats en matière de régulation du transport aérien
- Etablit les règles de l'air, de l'immatriculation des aéronefs, de la sécurité
- Précise les droits et devoirs des pays signataires en matière de droit aérien

LA CONVENTION DE MONTRÉAL

Signée le 28/05/1999 – 123 parties + UE

- Modernise la convention de Varsovie
- Assure la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation

Droit européen

Règlement n°2027/97 du 9 octobre 1997 et règlement modificatif n° 889/2002 du 13 mai 2002 (qui précisent le régime de responsabilité civile des transporteurs aériens communautaires)

Règlement n° 785/2004 du 21 avril 2004 (qui pose des exigences minimales d'assurance des exploitants aériens)

Règlement 996/2010 (qui impose notamment aux Etats membres de l'UE de disposer d'un plan d'urgence avec un volet « assistance aux familles » et aux transporteurs aériens communautaires de mettre en place un plan d'assistance aux familles)

Droit français

- Code pénal : articles 113-4 et 113-11
- Code des transports : articles L.6421-3 et L.6421-4
- Code de l'aviation civile : article R.322-2

A. L'enquête technique

Les accidents ou incidents graves ou complexes appellent, sous la forme d'une **enquête technique**, une démarche visant à en déterminer les circonstances et les causes, afin d'en dégager des enseignements qui peuvent prendre la forme de recommandations préventives pour en éviter le renouvellement. L'objectif d'une enquête technique est de comprendre les circonstances d'un accident et non de déterminer ou d'at-

LA RÉGLEMENTATION DES ACCIDENTS AÉRIENS

tribuer une d'attribuer une quelconque responsabilité administrative, civile ou pénale, qui relève de l'enquête judiciaire dont les contraintes, notamment de délai, ne sont pas les mêmes.

Les textes internationaux, communautaires et nationaux peuvent prévoir l'ouverture d'une enquête technique en matière d'accidents de transport, qu'ils soient aériens, ferroviaires, routiers ou maritimes.

Chaque enquête doit examiner l'événement à analyser sous tous ses aspects allant du facteur humain à la pertinence de la réglementation en passant par les caractéristiques de l'infrastructure, ses conditions d'exploitation, la conception et l'état des véhicules, l'organisation de la sécurité, la formation des personnels, les facteurs médicaux etc.

L'enquête est conduite en toute indépendance sans instruction d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission confiée. L'organisme d'enquête peut être amené à communiquer, dès le début de l'enquête, sur les circonstances de l'accident et sur les avancées de l'enquête.

Au terme de l'enquête, le bureau chargé de l'étude rend public un rapport d'enquête. Il est généralement présenté aux familles de victimes dans le cadre d'une réunion d'information.

Le bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile, créé en 1946, est l'autorité française responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile pour les accidents et incidents graves impliquant un aéronef civil. Il relève du ministère en charge des transports et dispose d'un budget identifié. Afin de garantir l'indépendance de l'enquête, le BEA ne peut recevoir ni solliciter aucune instruction quant au déroulement des enquêtes.

Le BEA peut ouvrir une enquête à la suite d'accidents ou d'incidents en transport public et travail aérien survenus sur l'ensemble des départements et territoires français. Il peut également représenter l'État français dans des enquêtes dirigées par un État étranger. Il y participe activement au titre de représentant de l'État de conception, de construction, d'immatriculation, ou d'exploitation des aéronefs de tout type (avions, hélicoptères, ULM, ballons etc...). Il est observateur dans ces enquêtes lorsque l'accident a fait des victimes françaises.

Par ailleurs, le BEA assure une assistance technique quand une autorité étrangère fait appel à ses compétences, le plus souvent en matière de lecture des enregistreurs.

B. La responsabilité

Le droit de la responsabilité civile des transporteurs aériens est spécifique. Ce régime repose sur une présomption de faute, le transporteur aérien étant présumé responsable en cas de dommages causés à la suite d'un accident aérien. La victime n'a donc pas à en rapporter la preuve.

La jurisprudence française considère que le transporteur aérien est tenu d'une obligation de sécurité de résultat vis-à-vis de ses passagers en ce qui concerne, outre le vol proprement dit, les opérations d'embarquement et de débarquement comme prévu par les conventions internationales en vigueur (cf. notamment, Cass. civ. 1, 15 juillet 1999, article 17 alinéa 1 de la Convention de Montréal. article 17 de la convention de Varsovie).

Les infractions se rapportant à des aéronefs ou commises à leur bord sont régies par les articles 113-4 et 113-11 du code pénal lorsque (conditions alternatives) :

- l'aéronef est immatriculé en France ;
- l'auteur ou la victime est de nationalité française ;
- l'aéronef a atterri en France ou lorsqu'il a été loué sans équipage à une personne ayant son siège ou sa résidence permanente en France.

La survenance d'un accident aérien donne lieu à des opérations de recherches, l'ouverture d'une enquête technique et d'une procédure pénale et enfin à l'indemnisation des victimes.

C. Les droits des victimes et l'indemnisation

Au plan civil, la convention de Montréal oblige le transporteur aérien, s'il y est tenu par la législation de son pays, à verser aux passagers victimes, ainsi qu'à leurs proches ou ayants droit, une avance de premier secours permettant notamment de couvrir les frais immédiats d'hospitalisation, de déplacement sur les lieux, d'hébergement, de rapatriement sanitaire et mortuaire (article 28).

Son montant ne peut être inférieur au sein de l'UE à 16 000 droits de tirage spéciaux (« DTS ») en cas de décès, et doit être versé dans les 15 jours suivant l'identification de la personne pouvant prétendre à être indemnisée (article 5 du règlement 2027/97 modifié).

L'indemnisation du risque aérien est de mieux en mieux assurée dans le cadre des conventions internationales. En ce qui concerne la mort ou les lésions accidentelles des passagers, la convention de Montréal établit ainsi un régime de responsabilité à deux niveaux :

- Pour les dommages prouvés ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS)¹ par passager, le transporteur est soumis à une responsabilité stricte indépendamment de la faute, et ce n'est que dans le cas d'une négligence contributive du passager ou de la personne qui demande réparation que le transporteur est exonéré en tout ou partie.
- Pour des dommages prouvés dépassant 100 000 DTS, la responsabilité du transporteur aérien est fondée sur un système de faute présumée et il n'y a pas de limite de responsabilité pré-spécifiée. Pour la part de dommages évaluée au-dessus de ce second niveau, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que les dommages ne sont pas dus à sa négligence, à un autre acte, à une omission préjudiciable qui lui est imputable ou bien que ces dommages résultent exclusivement de la faute préjudiciable d'un tiers.

La convention de Montréal instaure enfin au plan mondial (article 50) **le principe de l'obligation d'assurance** des transporteurs aériens afin de couvrir efficacement la responsabilité civile de plein droit qui pèse sur eux. Cette obligation est déclinée au plan communautaire par le règlement 785/2004 qui fixe des exigences minimales d'assurance obligatoire pour tout transporteur aérien, quel que soit sa nationalité, exploitant des vols au départ, à l'intérieur ou à destination de l'Union européenne. A l'égard de chaque passager transporté, le montant minimum de couverture imposé s'élève à 250 000 DTS.

Cependant, en dehors du versement obligatoire de l'avance pécuniaire imposé aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la réglementation européenne, aucune obligation n'est faite à une compagnie aérienne de prendre l'initiative de l'indemnisation de la victime ou de ses ayants droit par les conventions internationales.

Il appartient donc aux victimes, ou leurs ayants droit, d'effectuer les démarches nécessaires pour identifier les responsables et leurs assureurs, et pour négocier leur indemnisation.

Des difficultés peuvent surgir lorsque la victime est passagère d'un aéronef exploité par un transporteur étranger, et que l'accident survient sur un territoire étranger, auquel cas la mise en œuvre du bénéfice des conventions internationales peut se heurter :

- d'une part, aux limitations et conditions posées par la Convention de Varsovie. Les dispositions de cette dernière continuent de s'appliquer dans le cas d'un vol en provenance ou à destination d'un Etat n'ayant pas ratifié la convention de Montréal et assuré par une compagnie extérieure à l'Union européenne ;
- d'autre part, aux règles de compétence juridictionnelle internationale² ;
- enfin, aux problèmes de solvabilité du transporteur aérien, voire de ses assureurs.

1/ Limite révisée tous les 5 ans : actuellement 113 100 DTS, soit environ 142 500 euros.

2/ La convention de Varsovie prévoit que l'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des Etats Parties :

- soit devant le tribunal du domicile du transporteur ;
- soit devant le tribunal du siège principal de son exploitation ;
- soit devant le tribunal du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu ;
- soit devant le tribunal du lieu de destination ;

Liste limitative à laquelle la convention de Montréal ajoute, en cas de dommages corporels :

- soit sur le territoire d'un Etat partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

LA RÉGLEMENTATION DES ACCIDENTS AÉRIENS

En cas de survenance d'accidents d'avion provoquant des décès, la pratique habituellement observée consiste pour le cabinet d'avocats choisi par l'assureur (ou les assureurs) de la compagnie aérienne à proposer un protocole transactionnel aux avocats des ayants-droit.

Les négociations prennent en compte la jurisprudence la plus favorable appliquée parmi les juridictions devant lesquelles, au choix du demandeur, peut être portée l'action en responsabilité en vertu du droit international ainsi que la situation de chaque ayant-droit (lien de parenté avec la victime, dépendance financière...).

L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le **délai de deux ans** à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

D. Les dispositions spécifiques de prise en charge des victimes

Règlement européen 996/2010

L'article 21 du règlement impose aux compagnies aériennes établies sur le territoire national d'un Etat membre de l'UE d'élaborer un plan d'aide aux victimes d'accidents aériens.

Ce plan vise à apporter une assistance, notamment en termes de soutien psychologique, aux survivants de tels événements, mais aussi à leurs familles ainsi qu'aux proches des passagers décédés. Il a aussi pour objectif de permettre aux compagnies aériennes de disposer, en termes organisationnels, des moyens de nature à faire face au plan opérationnel à une catastrophe.

Dans l'attente de l'élaboration d'un référentiel spécifique au niveau européen pour ce qui a notamment trait au contenu détaillé de ce plan d'aide, il a été préconisé au sein de l'UE de se reporter aux éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, élaborés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans sa circulaire 285-AN/166 datant de 2001, remplacée en 2013 par le manuel Doc 9973-AN/486 (cf. point B ci-après).

Afin de permettre une identification rapide des victimes dans ces situations tragiques, l'article 20 du règlement 996/2010 fait par ailleurs peser sur les compagnies aériennes communautaires l'obligation de produire, dans un délai de deux heures suivant un accident, une liste, fondée sur les meilleurs renseignements disponibles, des passagers qui se trouvaient à bord.

Manuel OACI de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été créée en 1944 par la convention de Chicago. C'est une organisation internationale spécialisée des Nations Unies qui est chargée de la coordination et de la régularisation du transport aérien international. Elle compte aujourd'hui 191 Etats membres, et est composée de plusieurs organes (Assemblée, Conseil, commissions...).

Son Conseil adopte les normes et recommandations qui réglementent la navigation aérienne, le partage des fréquences radio... Il définit également les protocoles à suivre lors des enquêtes sur les accidents aériens.

Sous son égide, le manuel (Doc 9973-AN/486), publié en 2013, décrit de façon minutieuse et détaillée les actions concrètes que sont susceptibles de mettre en œuvre les différents acteurs intervenant, chacun dans leur domaine respectif, dans la chaîne de déplacement du transport aérien (Etats, exploitants aériens ou d'aéroports, etc.) afin de porter assistance et de venir en aide aux victimes et à leurs proches à la suite d'un accident aérien.

Il fournit, pour illustrer la démarche à entreprendre et guider les Etats qui ne disposeraient pas encore de réglementation spécifique en ce domaine, un résumé de législations de pays ayant élaboré un cadre légal d'intervention en la matière, notamment celle des Etats-Unis prévue par le Federal Family Assistance Plan for Aviation Disasters (1996).

E. Présentation du dispositif complémentaire Air France

1. Organisation interne de l'entreprise (cellule de crise, désignation d'un coordonnateur ou référent Victime interne, volontariat, astreinte...)

Une cellule de crise centrale gère de façon transverse et souveraine tout événement pouvant impacter :

- la vie humaine (blessure / décès) des clients ou des salariés d'Air France,
- le patrimoine d'Air France (ou de tout outil de production),
- la réputation d'Air France,
- le maintien des opérations d'Air France.

Cette cellule de crise est constituée de personnes soumises à un système d'astreinte afin de garantir la constitution de cette cellule dans un délai d'une heure maximum, 24h sur 24, 365 jours par an. Localement, dans chaque aéroport où opère Air France, une organisation de Poste de Commandement Local est définie dans le cadre d'un Plan Local d'Urgence.

A ce pilotage de crise s'ajoute une assistance apportée par le Programme des Volontaires d'Air France, environ 3800 personnes, identifiées et formées pour aller effectuer l'une des tâches suivantes :

- assistance aux victimes,
- assistance aux proches des victimes,
- assistance téléphonique,
- renfort en escale, travail en back office, expertise.

2. Dispositif de coordination/point de contact pour les services de secours

Le point de contact des services régaliens de secours avec Air France est :

- la cellule de crise (via la préfecture, le ministère des Affaires Etrangères et du Développement International, etc.),
- localement (en cas d'accident aéronautique): via un représentant Air France désigné qui se rend au Poste de Commandement des Autorités (au niveau d'un aéroport par exemple) et le Poste de Commandement Avancé (lieu de l'accident).

3. Transmission des informations relatives aux victimes aux administrations (autres que judiciaire), partenaires (associations d'aide aux victimes) ? Accès aux bases de données de recensement des victimes par l'État ?

Les victimes recensées par Air France sont suivies dans un outil informatique sécurisé, et transmis sur réquisition à toute autorité en faisant la demande. Réciproquement Air France est demandeur, par exemple, de l'inventaire voire la liste des personnes transférées vers des hôpitaux, des IML, des centres d'accueil,...

4. Partenariats préétablis (municipalités, autres transporteurs, opérateurs et entreprises privées...)

Partenariat avec :

- une autre compagnie de l'alliance SkyTeam (20 compagnies) sur la base d'un Memorandum of Understanding, avec un noyau central Air France – Delta Airlines – KLM,
- contrat avec une société d'assistance (AXA).

LA RÉGLEMENTATION DES ACCIDENTS AÉRIENS

5. Existence d'un lieu d'accueil des victimes prévu dans le dispositif

- définition d'un process de mise en place au plus vite d'un centre d'accueil des survivants (généralement un hôtel pré-désigné, selon un cahier des charges établi),
- définition d'un process de regroupement des proches en aéroport, puis d'accompagnement vers un centre d'Accueil des Familles (généralement un autre hôtel pré-désigné, selon un cahier des charges établi),
- définition d'un process de réunification survivants – familles, dans un lieu adapté.

Ces process répondent à des obligations réglementaires spécifiques au droit aérien (convention de Montréal, de Chicago, lois européennes, etc.).

6. Information des victimes et familles de victimes

Contenu de l'information

Air France est tenu d'informer au plus vite (la liste consolidée des clients doit être transmise sous deux heures) de la présence à bord en cas d'accident aéronautique mais ne peut pas annoncer le décès des victimes.

Air France est ensuite tenu réglementairement de transmettre les informations aux familles.

Mode de transmission de l'information (lieu d'information, numéro de téléphone/adresse mail dédiés)

Mise en place réglementaire d'un numéro vert à disposition du public et constitution d'une Cellule de Coordination des Informations sur les Victimes (CCIV) dédiée aux proches après le recensement de ceux-ci.

7. Prise en charge des victimes

Prise en charge différenciée des agents et des usagers :

Prise en charge différenciée :

- un centre pour les clients => assistance,
- un centre pour les victimes salariées d'Air France (en voyage d'agrément ou pour raison professionnelle) => assistance « RH »,
- un centre pour le personnel navigant en fonction sur le vol => assistance « RH » / encadrement pour la phase d'investigation.

L'idée n'est pas de fournir une assistance différenciée en qualité mais d'identifier les populations et de mieux répondre aux différentes problématiques.

Matérielle (rapatriement, hébergement...), morale, financière en urgence

Toutes les victimes bénéficient du même niveau d'assistance (hébergement, rapatriement, etc.).

8. Prise en charge des familles (lieu d'accueil, acheminement sur place, hébergement, partenariat associations agréées de sécurité civile)

Toutes les victimes bénéficient du même niveau d'assistance avec les mêmes priorités mais des lieux d'accueil différents peuvent être ouverts pour les familles des clients, des salariés Air France parmi les passagers du vol incriminé et des personnels navigants.

9. Dispositif de suivi (partenariat avec une association, suivi assuré par la cellule de l'entreprise).

Il se fait via la cellule mentionnée et la mise à disposition de Volontaires Air France.

10. Protocole d'indemnisation spécifique interne

Sur la base de la convention de la Convention de Montréal, chaque cas étant ensuite étudié individuellement.

11. Assistance dans l'organisation d'hommages

Plusieurs cérémonies (chapelle ardente, cérémonie œcuménique, messe / célébration selon plusieurs rites religieux, ...) sont organisées dans les jours suivants un événement dramatique. Les cérémonies sont organisées et prises en charge par Air France.

LA RÉGLEMENTATION DES ACCIDENTS FERROVIAIRES

Textes applicables

Droit International

- Appendice A de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) sur les règles unificées concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV).

Droit européen

- Directive 2004/49/CE du parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 dite «Directive sur la sécurité ferroviaire»
- Règlement (CE) n°1371/2007 du parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Droit français

- Code civil
- Code des transports, article L1621-1 et suivants et R1621-1 et suivants

A. L'enquête technique

Les accidents ou incidents graves ou complexes appellent, sous la forme d'une **enquête technique**, une démarche visant à en déterminer les circonstances et les causes, afin d'en dégager des enseignements qui peuvent prendre la forme de recommandations préventives pour en éviter le renouvellement. L'objectif d'une enquête technique est de comprendre les circonstances d'un accident et non de déterminer ou d'attribuer une quelconque responsabilité administrative, civile ou pénale, qui relève de l'enquête judiciaire dont les contraintes, notamment de délai, ne sont pas les mêmes.

Les textes internationaux, communautaires et nationaux peuvent prévoir l'ouverture d'une enquête technique en matière d'accidents de transport, qu'ils soient aériens, ferroviaires, routiers ou maritimes.

Chaque enquête doit examiner l'événement à analyser sous tous ses aspects allant du facteur humain à la pertinence de la réglementation en passant par les caractéristiques de l'infrastructure, ses conditions d'exploitation, la conception et l'état des véhicules, l'organisation de la sécurité, la formation des personnels, les facteurs médicaux etc.

L'enquête est conduite en toute indépendance sans instruction d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission confiée. L'organisme d'enquête peut être amené à communiquer, dès le début de l'enquête, sur les circonstances de l'accident et sur les avancées de l'enquête.

Au terme de l'enquête, le bureau chargé de l'étude rend public un rapport d'enquête. Il est généralement présenté aux familles de victimes dans le cadre d'une réunion d'information.

Le **Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)** est l'organisme permanent d'enquête sur les accidents ferroviaires tel que défini par la directive européenne 2016/798/CE du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

C'est un service à compétence nationale, créé en 2004, relevant du ministère en charge des transports, bénéficiant d'un droit d'accès à tous les éléments utiles à l'enquête, même couverts par le secret de l'instruction judiciaire, le secret médical ou le secret professionnel. Il peut recevoir également toutes informations techniques pertinentes de la part des parties concernées par l'accident ainsi que de la part des représentants des personnels et des usagers.

Son champ d'intervention couvre à la fois les transports ferroviaires, les modes guidés urbains (métro, tramway), les remontées mécaniques, les transports routiers (notamment les transports de marchandises et les transports publics de voyageurs), ainsi que la navigation intérieure, chacun de ces secteurs ayant sa propre réglementation et ses propres logiques économique, technique, professionnelle voire culturelle.

Les décisions d'ouverture d'enquêtes sont prises par le directeur du BEA-TT sur la base des informations dont il dispose. Pour mener à bien ses missions, le BEA-TT mobilise ses propres enquêteurs permanents, des enquêteurs temporaires commissionnés pour les besoins d'une enquête, qui bénéficient du statut législatif d'enquêteur technique et des experts désignés pour répondre à des questions précises. De plus, le BEA-TT peut, aux termes de son décret constitutif, faire appel à l'ensemble des services de l'État compétents dans son domaine ; c'est notamment le cas pour la veille et les signalements d'accidents.

En outre, la **direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF)** est l'organisme chargé de contrôler l'application du règlement 1371/2007 au titre de son article 30. Il est possible à cet égard de porter réclamation en cas de mauvaise application de celui-ci auprès de cette direction.

B. La responsabilité

1. La responsabilité contractuelle du transporteur ferroviaire

L'article **1103 du code civil** met à la charge du transporteur, en tant que partie à un contrat de transport, l'obligation de l'exécuter.

La responsabilité contractuelle du transporteur peut être engagée en cas de dommage corporel causé à un passager, ayant un **titre de transport valable**, survenu entre sa montée et sa descente du train.

Lorsqu'un passager subit un dommage qui résulte de l'inexécution ou de la mauvaise exécution d'une obligation contractuelle de la part du transporteur, la responsabilité contractuelle de celui-ci pourra être recherchée sur le fondement de l'article **1231-1 du Code civil**.

Il s'agit d'une obligation contractuelle de sécurité de résultat qui pèse sur le transporteur ferroviaire : en cas de survenance d'un dommage causé à un voyageur pendant le trajet, le transporteur est automatiquement responsable, il s'agit d'une responsabilité de plein droit, sans nécessité de démontrer une faute.

L'article **1353** précise que « *celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver* ». Le passager, victime d'un dommage à bord d'un train, doit donc prouver l'existence du contrat de transport le liant à la SNCF, puis l'existence d'un dommage résultant de l'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat. Il doit établir que le résultat attendu du contrat, à savoir sa sécurité, n'est pas atteint.

Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité contractuelle s'il n'est pas à l'origine du dommage, en invoquant une cause étrangère (cas fortuit, faute de la victime ou fait d'un tiers), qui doit en outre présenter les caractères de la force majeure (externe, imprévisible, irrésistible) et être **la cause exclusive du dommage**.

La mise en jeu de la responsabilité contractuelle permet d'obtenir réparation à hauteur du préjudice prévisible au moment de la conclusion du contrat, dans un délai de 10 ans (article 2226 du Code civil).

2. La responsabilité délictuelle du transporteur ferroviaire

La responsabilité délictuelle est retenue en dehors de tout contrat lorsqu'une personne subit un dommage :

- L'article **1240 du code civil** dispose que « *tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ». Cet article met à la charge de toute personne l'obligation de réparer le dommage qu'elle aurait causé à autrui.
- L'article **1242 alinéa 1er du code civil** dispose que « *(l') on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde* ». Cette responsabilité du fait des choses, de plein droit, s'attache non pas au comportement fautif mais à la garde de la chose instrument du dommage.

LA RÉGLEMENTATION DES ACCIDENTS FERROVIAIRES

Le transporteur, même en dehors de tout contrat, a donc l'obligation de réparer les préjudices qui sont causés par les objets dont elle a la garde (les trains, les portières des trains, les quais ...).

Cette obligation s'applique :

- aux personnes (munies d'un titre ou non) qui sont dans une emprise du transporteur mais non à bord d'un train (quai, gare) ;
- aux voyageurs, à bord d'un train, qui ne sont pas munis d'un titre de transport valable.

Le cas fortuit, le fait de la victime ou du tiers, peuvent entraîner une exonération totale de responsabilité du transporteur ferroviaire s'ils présentent les caractères de la force majeure.

La responsabilité pourra être partielle en cas de faute de la victime ne présentant pas les caractéristiques de la force majeure.

C. L'indemnisation

Pour les accidents intervenus sur le territoire de l'Union Européenne, le **règlement 1371/2007** prévoit des garanties minimales pouvant être revues à la hausse par les législations nationales.

L'article 26 de l'annexe I du règlement prévoit que « *Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sorte et quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.* »

Le transporteur est dégagé de cette responsabilité en cas d'événement de force majeure, si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire, par une faute de la victime ou par un tiers et n'a pas pu être évité en dépit des diligences requises.

En cas de décès ou de blessures, l'entreprise ferroviaire doit verser, dans les 15 jours suivant l'identification de la personne, une avance permettant de couvrir les besoins économiques immédiats, proportionnellement au préjudice subi. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 21 000 euros par voyageur (article 13 du règlement) Le Règlement prévoit par ailleurs que la limite maximale d'indemnisation du préjudice économique ne peut être inférieure à 175 000 euros.

Dans tous les cas, il est préférable de commencer par rechercher un accord avec le transporteur. S'il cette démarche n'aboutit pas, il est possible de porter le litige en justice.

Pour un litige inférieur à 4 000 euros, le juge de proximité du siège social du transporteur est compétent, voire celui du lieu d'exécution du contrat puisqu'il s'agit d'une prestation de service. La saisine se fait par simple déclaration au greffe du tribunal d'instance.

Il est essentiel de se pré-constituer des éléments de preuves : conserver les courriers adressés au transporteur, des témoignages, constat d'accident, documents médicaux, titre de transport,...

E. Présentation du dispositif complémentaire SNCF

1. Organisation

La SNCF dispose d'une « mission d'assistance aux victimes d'accidents ferroviaires », composée de volontaires préalablement formés par le Pôle de Soutien Psychologique de la SNCF et des intervenants de France Victimes. Elle peut être activée à tout moment par le membre du comité exécutif d'astreinte en lien avec le directeur de crise et sera opérationnelle dans les heures qui suivent l'événement.

Cette structure prend le relais du dispositif « urgence accident » (ouvert lors de crises graves), doté d'un numéro vert (numéro : 0800 130 130) mis en place dès la survenue de l'accident, avec pour principales missions de recueillir des informations sur les potentielles victimes et de répondre chaque fois que possible aux premières interrogations. La durée de fonctionnement de ce numéro est limitée à 24h.

2. Missions

Il appartient au dirigeant d'astreinte de désigner le coordonnateur (existence d'une liste de coordonnateurs pressentis) chargé de constituer l'équipe, d'organiser la répartition des missions et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour écouter, renseigner, aider, accompagner les victimes et leurs familles.

La liste des victimes est constituée à partir d'informations communiquées par la préfecture ou les hôpitaux si ces derniers y consentent. Elle est également complétée des informations émanant des services voyageurs de la SNCF. Cette liste peut être transmise au ministère de l'Europe et des Affaires Etrangères (centre de crise et de soutien) en cas de présence de ressortissants étrangers parmi les victimes.

3. Le dispositif

La mission d'assistance est localisée à proximité immédiate de la salle de crise nationale, à la direction de l'entreprise, durant tout le temps de la crise. La durée de son activité, limitée dans le temps, reste à l'appréciation de la direction de l'entreprise, fonction de l'ampleur et de la gravité de l'événement. Son dimensionnement est adapté à l'évolution de la situation.

Elle dispose d'une ligne téléphonique dédiée (cette information fait l'objet d'une communication auprès de la préfecture, des services de sécurité et des médias) et d'une adresse mail spécifique. Des psychologues et des juristes de l'entreprise sont intégrés au dispositif.

Parallèlement au dispositif national, il est mis en place une cellule de crise régionale en contact avec les autorités locales mais aussi avec les familles et victimes pour permettre une relation de proximité et répondre aux premiers besoins. Un lien permanent existe entre cette structure et le dispositif national.

Des lieux susceptibles d'accueillir les victimes, familles et proches ont été identifiés préalablement dans chaque région, à proximité des principales gares, en partenariat avec les collectivités ou entreprises privées (hôtel, restaurant, théâtre... ou toute structure en capacité d'être disponible dans l'urgence. Des médecins de la SNCF et des médecins libéraux, ainsi que des psychologues issus du réseau France Victimes, avec lequel la SNCF a signé une convention, sont mobilisables presque instantanément. Le dispositif régional n'a pas vocation à s'inscrire dans le temps. Le relais est assuré par le dispositif national.

4. La communication avec les victimes et familles

Le premier contact émanant de la mission d'assistance sous la forme d'un appel téléphonique, d'un mail ou d'un courrier, permet d'informer les victimes, les familles, les proches de l'adresse mail et de la ligne téléphonique dédiées.

Dans les semaines qui suivent l'accident, en cas de protocole ou de convention d'indemnisation à l'amiable signée, un courrier expliquant la démarche ainsi qu'une fiche de renseignements sont envoyés à toutes les victimes directes ou indirectes répertoriées pour recueillir les informations nécessaires à leur indemnisation.

5. La prise en charge des victimes et familles

Elle est assurée immédiatement à l'ensemble des victimes ou familles concernées sans distinction sous différentes formes :

- fourniture de billets de train ou d'avion, recherche d'hébergement (hôtel), si la situation l'exige afin de permettre aux proches de se rendre sur les lieux d'accueil ou dans les hôpitaux,
- déplacement en voiture (taxi),
- mise en contact avec des psychologues ou médecins spécialisés,
- appel à France Victimes pour une action immédiate ; prise de contact avec France Victimes,
- aide pratique : garde d'enfants, aide à la personne...

Parallèlement, la mission d'assistance veille au remboursement des titres de transport et à l'application de mesures commerciales spécifiques liées directement à l'accident et procède à la reconnaissance et à la restitution des bagages. Une aide financière exceptionnelle peut également être envisagée mais elle sera considérée comme une provision à valoir sur l'indemnisation définitive de la victime.

L'ensemble des victimes et familles font l'objet d'un suivi dans le temps, en lien avec les associations de victimes et les fédérations d'aide aux victimes (France Victimes et FENVAC).

6. Assistance aux commémorations

La SNCF peut fournir une aide logistique portant sur les déplacements (voiture, train, avion) et l'hébergement, mais aussi financer des espaces aménagés, des plaques commémoratives...

F. Présentation du dispositif complémentaire RATP

1. Organisation interne

L'organisation de la RATP en cas d'accident collectif grave repose sur des structures permanentes et sur des structures mobilisées uniquement en période de crise.

Le dispositif de la Délégation aux victimes s'insère en complémentarité et auprès d'autres partenaires : MEAE, Préfecture, sapeurs pompiers, SAMU, CUMP, services de police, Croix-Rouge, associations,...

Les actions entreprises récemment par la Délégation aux victimes ont pour but de sécuriser les interventions :

- en partageant un référentiel d'actions de processus de méthode, sur le socle d'une instruction générale,
- en développant une culture d'attention portée aux victimes.

Elle répond à une intention, d'une part de mobilisation immédiate pour réagir rapidement à la prise en charge des victimes et, d'autre part, d'être présent dans la durée.

Ce dispositif peut également être activé en cas d'accident collectif sur le réseau de surface Bus et Tramway de la RATP.

2. Transmission des informations relatives aux victimes aux administrations (autres que judiciaire), partenaires (associations d'aide aux victimes) ; Accès aux bases de données de recensement des victimes par l'état

En cas d'accident grave impactant son réseau, la RATP a la possibilité de se connecter sur le serveur de l'application du Centre d'Information du Public de la Préfecture de Police (CIP) de Paris.

3. Prise en charge des victimes et des familles

a- La Cellule d'assistance et d'accueil sur place

La Cellule d'accueil est organisée sur place dans un ou plusieurs bus. Une équipe de volontaires est appelée par le Délégué aux Victimes d'astreinte pour se rendre près du lieu de l'accident à l'endroit où le(s) bus sera (ont) autorisé(s) à stationner.

Les objectifs sont :

- d'accueillir les personnes se présentant en proximité du sinistre en les renseignant et les orientant, le cas échéant vers des structures adaptées,
- de relever des coordonnées pour contribuer à assurer la suite du traitement des personnes impliquées qui se présenteraient,
- d'apporter un soutien opérationnel aux personnes en difficulté (contrat d'assistance).

b- Le Centre d'Accueil Pluridisciplinaire (voyageurs et tiers)

Le délégué responsable de la cellule s'adjoint les services d'une équipe pluridisciplinaire rassemblant des juristes de l'entreprise, des psychologues de l'IAPR, l'assistant, des professionnels de santé, selon les cas rencontrés, afin d'apporter l'aide adéquate aux personnes dans les heures suivant une catastrophe.

Selon l'ampleur du sinistre, le Centre peut être matériellement ouvert ou pas.

c- Le Centre d'Accueil Pluridisciplinaire des Agents et familles d'agents

Dans le cadre d'un accident impliquant l'entreprise, un Centre d'Accueil Pluridisciplinaire pourrait être spécifiquement dédié aux Agents et aux familles d'agents (CAPA).

4. Information des victimes et familles de victimes

La Communication est gérée par la COM-Crise de la RATP en lien avec les structures institutionnelles.

Dans le cadre du déclenchement du Plan d'Urgence d'Information à Distance, la RATP est en capacité d'ouvrir une cinquantaine de positions sur le plateau téléphonique du service clientèle de l'entreprise. Elle a également la possibilité d'ouvrir un numéro vert.

5. Prise en charge des victimes et des familles

- Matérielle (rapatriement, hébergement...) : La RATP dispose d'une plateforme d'accueil permanente. Dans le cadre d'évènement majeur, cette plateforme augmente rapidement afin de mobiliser un réseau de prestataires en mesure d'apporter une aide concrète aux victimes et aux familles. Ce contrat d'assistance prévoit différentes prestations telles que : transport, rapatriement, hébergement, garde d'enfants soutien psychologique, etc.
- Morale : prise en charge psychologique des victimes possible par l'intermédiaire de l'assistant.

6. Dispositif de suivi (partenariat avec une association, suivi assuré par la cellule de l'entreprise).

Dans les 48h ou 72h suivant la catastrophe, en fonction de la spécificité des faits et du nombre d'intervenants à réunir, la direction de l'entreprise désigne un président du comité de suivi qui en définit la composition et les modalités d'organisation du comité de suivi.

7. Assistance dans l'organisation d'hommages

La direction de l'entreprise peut participer et aider et / ou organiser la cérémonie d'hommage.

LA RÉGLEMENTATION DES ACCIDENTS MARITIMES

Textes applicables

Droit International

- Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et protocole de 2002, ratifié par 27 États.
- Lignes directrices de l'organisation maritime internationale (OMI) du 19 Octobre 2006.
- L'Organisation maritime internationale (OMI), institution des Nations Unies spécialisée dans les questions maritimes, est l'autorité mondiale chargée d'établir des normes pour la sécurité, la sûreté et la performance environnementale des transports maritimes internationaux.

Droit européen

- Directive n° 2015/2302 du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées.
- Règlement n°392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.
- L'agence européenne pour la sécurité maritime, instituée par le règlement (CE) n°1406/2002 du parlement européen et du conseil.

Droit français

- Code du tourisme : articles L211-16 et L211-17
- Code des transports : articles L5421-2 à L5421-8

Loi applicable au contrat de transport

En application de l'article 3 du règlement 593/2008, la loi applicable au contrat de transport est librement choisie par les parties, sous réserve des dispositions de l'article 5 de ce règlement.

Les parties ne peuvent choisir comme loi applicable au contrat de transport de passagers, que la loi du pays dans lequel:

- a) le passager a sa résidence habituelle, ou
- b) le transporteur a sa résidence habituelle, ou
- c) le transporteur a son lieu d'administration centrale, ou
- d) le lieu de départ est situé, ou
- e) le lieu de destination est situé.

À défaut de choix, la loi applicable au contrat de transport de passagers est la loi du pays dans lequel le passager a sa résidence, pourvu que le lieu de départ ou le lieu d'arrivée se situe dans ce pays. Sinon, la loi du pays dans lequel le transporteur a sa résidence s'applique.

S'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat présente des liens manifestement plus étroits avec un pays autre que celui choisi au contrat ou déterminé par la règle applicable en l'absence de choix, la loi de cet autre pays s'applique.

Néanmoins, en application de l'article 6 du règlement 593/2008 si le transport maritime s'effectue dans le cadre d'un voyage à forfait au sens de la directive 90/314/CEE, la loi applicable est celle du lieu de résidence

du passagers si le professionnel avec lequel a été conclu le contrat de voyage à forfait exerce son activité dans ce pays, ou par tout moyen dirige son activité vers celui-ci.

A. L'enquête technique

Les accidents ou incidents graves ou complexes appellent, sous la forme d'une **enquête technique**, une démarche visant à en déterminer les circonstances et les causes, afin d'en dégager des enseignements qui peuvent prendre la forme de recommandations préventives pour en éviter le renouvellement. L'objectif d'une enquête technique est de comprendre les circonstances d'un accident et non de déterminer ou d'attribuer une quelconque responsabilité administrative, civile ou pénale, qui relève de l'enquête judiciaire dont les contraintes, notamment de délai, ne sont pas les mêmes.

Les textes internationaux, communautaires et nationaux peuvent prévoir l'ouverture d'une enquête technique en matière d'accidents de transport, qu'ils soient aériens, ferroviaires, routiers ou maritimes.

Chaque enquête doit examiner l'événement à analyser sous tous ses aspects allant du facteur humain à la pertinence de la réglementation en passant par les caractéristiques de l'infrastructure, ses conditions d'exploitation, la conception et l'état des véhicules, l'organisation de la sécurité, la formation des personnels, les facteurs médicaux etc.

L'enquête est conduite en toute indépendance sans instruction d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission confiée. L'organisme d'enquête peut être amené à communiquer, dès le début de l'enquête, sur les circonstances de l'accident et sur les avancées de l'enquête.

Au terme de l'enquête, le bureau chargé de l'étude rend public un rapport d'enquête. Il est généralement présenté aux familles de victimes dans le cadre d'une réunion d'information.

L'enquête technique en cas d'accident maritime consiste à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes possibles et s'il y a lieu, à établir des recommandations permettant d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution.

Le bureau d'enquête sur les événements de Mer, le BEA-Mer, créé en décembre 1997, est un service à compétence nationale qui a pour mission première de réaliser les enquêtes techniques afin de prévenir les futurs événements de mer. Il a également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux enseignements et aux pratiques de retour d'expérience sur les événements de mer. Il réalise aussi des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

Organisme permanent spécialisé, le BEA-Mer et ses enquêteurs agissent en toute indépendance et ne reçoivent ou ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Son action s'exerce dans le respect des règles du droit international, européen et national et en particulier selon les dispositions prévues par le Code des transports Partie législative notamment ses articles L1621-1 à L1622-2 et réglementaire notamment ses articles R1621-1 à R1621-38 – Livre VI Sûreté et sécurité du transport – Titre II Dispositions communes relatives à l'enquête technique après un accident ou un incident de transport.

Les enquêtes du BEA-Mer portent sur les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent, ainsi que sur les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales françaises. Sont également concernés les événements de mer où qu'ils se soient produits qui ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français, ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

Le BEA-Mer peut être amené à communiquer, dès le début de l'enquête, sur les circonstances de l'accident et sur les avancées de l'enquête.

Au terme de chaque enquête, le BEA-Mer rend public un rapport d'enquête dont la forme est appropriée au type et à la gravité de l'événement. Ce rapport comporte des enseignements et des recommandations destinées à améliorer la sécurité pour éviter la répétition des accidents analysés.

B. La responsabilité et l'indemnisation

La Convention d'Athènes, modifiée par le Protocole de 2002, s'applique aux transports internationaux lorsque :

- le navire bat le pavillon ou est immatriculé dans un État partie,
- le contrat de transport a été conclu dans un État partie,
- le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie.

Le Règlement n°392/2009, qui reprend les dispositions de la Convention d'Athènes et des lignes directrices de l'OMI du 19 octobre 2006, s'applique dans les mêmes conditions, ainsi qu'au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au sens de l'article 4 de la directive 98/18/CE.

La convention et le règlement prévoient que le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte, des préjudices résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, sauf s'il prouve que l'événement résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel (inévitables et irrésistibles) ou résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Un « événement maritime » désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire. La responsabilité du transporteur peut être écartée ou atténuée en cas de faute de la victime.

Si le préjudice par passagers dépasse 250 000 unités de compte, le transporteur est en outre responsable, dans la limite de 400 000 mille unités de comptes à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

En outre, l'article L.211-16 du Code du tourisme énonce un **principe de responsabilité civile de plein droit**, à l'égard de l'acheteur, de l'agence de voyage qui se livre aux opérations mentionnées à l'article L.211-1 (organisation ou vente : de voyages ou de séjours individuels ou collectifs, de services pouvant être fournis à l'occasion de voyages ou de séjours [notamment la vente de titres de transport], de services liés à l'accueil touristique [notamment l'organisation de visites] ; production ou vente de forfaits touristiques).

En application du principe de responsabilité de plein droit, l'acheteur ayant subi un dommage n'est pas tenu de rapporter la preuve d'une faute commise par l'agence de voyage ou ses prestataires. Il doit se borner à établir que les résultats promis par l'agence n'ont pas été atteints et qu'il a subi de ce fait un préjudice. Il en résulte que l'acheteur est automatiquement créancier d'obligations de résultats de la part de l'agence de voyage, débitrice de toutes les obligations, notamment de sécurité, à charge pour elle d'exercer un recours éventuel contre le prestataire de service défaillant ou le tour-opérateur. **L'agence ne peut s'exonérer de la présomption de responsabilité qui pèse sur elle qu'en apportant la preuve d'un cas fortuit, d'un fait de l'acheteur ou d'un fait d'un tiers étranger au contrat, s'ils revêtent les caractères de la force majeure (extériorité, imprévisibilité, irrésistibilité).** Elle ne s'exonère pas en prouvant son absence de faute ou l'absence de faute de son prestataire.

Les limites de responsabilité résultant des conventions internationales relatives à la responsabilité du transporteur maritime restent applicables si le dommage a été subi en relation avec l'exécution du contrat de transport.

S'agissant des transports qui sont en dehors du champ d'application de la convention d'Athènes et du règlement 392/2009 (autres que de classe A et B), il résulte de l'article L5420-1 du code des transports que la responsabilité du transporteur pour dommage aux passagers est régie par les articles L5421-2 à L5421-8 de ce code. Selon l'article L. 5421-3, la responsabilité civile du transporteur en cas de dommages corporels subis par le passager et survenus en cours de voyage, est fondée sur la faute qui doit être prouvée par la victime. Toutefois, en cas de sinistre majeur, et notamment en cas de naufrage, le transporteur est présumé

responsable de la mort et des blessures des voyageurs : il s'agit d'un régime de responsabilité pour faute présumée (et non de plein droit), dont le transporteur peut s'exonérer en prouvant que lui et ses préposés n'ont pas commis de faute.

L'article L. 5421-4 dispose en effet que : « *Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés* ».

Les limites de responsabilité de la Convention d'Athènes et du règlement 392/2009 s'appliquent sans préjudice des droits du propriétaire ou exploitant de navire de limiter sa responsabilité, en application des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires ou exploitant de navires de mer. La France à cet égard est partie à la convention de 1996 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Il en résulte une limite de responsabilité par événement de 175 000 unités de compte multipliée par le nombre de passagers que le transporteur est autorisé à transporter. Cette limite est également applicable à la responsabilité encourue dans le cadre des articles L5421-2 à L5421-8 du code des transports.

En outre, l'article 6 du Règlement n°392/2009 prévoit que le transporteur verse une avance d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis, dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 21 000 euros.

Lorsque le dommage au passager résulte d'un acte de terrorisme ou de la commission d'une infraction, le Fonds de Garantie des victimes des actes de Terrorisme et d'autres Infractions peut être redevable de l'indemniser, sans préjudice d'actions récursoires, si le dommage a été causé en France ou subi par une personne de nationalité française.

LA RÉGLEMENTATION DES ACCIDENTS ROUTIERS EN FRANCE

Textes applicables

Droit International

- Convention de la Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière : 24 États parties, dont l'objectif est de définir des règles claires et précises facilement applicables permettant de déterminer le droit s'appliquant à un accident de la route.

Droit français

- Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.
- Code des assurances : articles L 211-8 à L 211-25, articles R 211-29 à 211-44 et articles L 420-1 à L 420-7.

A. L'enquête technique

Les accidents ou incidents graves ou complexes appellent, sous la forme d'une **enquête technique**, une démarche visant à en déterminer les circonstances et les causes, afin d'en dégager des enseignements qui peuvent prendre la forme de recommandations préventives pour en éviter le renouvellement. L'objectif d'une enquête technique est de comprendre les circonstances d'un accident et non de déterminer ou d'attribuer une quelconque responsabilité administrative, civile ou pénale, qui relève de l'enquête judiciaire dont les contraintes, notamment de délai, ne sont pas les mêmes.

Les textes internationaux, communautaires et nationaux peuvent prévoir l'ouverture d'une enquête technique en matière d'accidents de transport, qu'ils soient aériens, ferroviaires, routiers ou maritimes.

Chaque enquête doit examiner l'événement à analyser sous tous ses aspects allant du facteur humain à la pertinence de la réglementation en passant par les caractéristiques de l'infrastructure, ses conditions d'exploitation, la conception et l'état des véhicules, l'organisation de la sécurité, la formation des personnels, les facteurs médicaux etc.

L'enquête est conduite en toute indépendance sans instruction d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission confiée. L'organisme d'enquête peut être amené à communiquer, dès le début de l'enquête, sur les circonstances de l'accident et sur les avancées de l'enquête.

Au terme de l'enquête, le bureau chargé de l'étude rend public un rapport d'enquête. Il est généralement présenté aux familles de victimes dans le cadre d'une réunion d'information.

Le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) est un service à compétence nationale, créé en 2004, relevant du ministère en charge des transports, bénéficiant d'un droit d'accès à tous les éléments utiles à l'enquête, même couverts par le secret de l'instruction judiciaire, le secret médical ou le secret professionnel. Il peut recevoir également toutes informations techniques pertinentes de la part des parties concernées par l'accident ainsi que de la part des représentants des personnels et des usagers.

Son champ d'intervention couvre à la fois les transports ferroviaires, les modes guidés urbains (métro, tramway), les remontées mécaniques, les transports routiers (notamment les transports de marchandises et les transports publics de voyageurs), ainsi que la navigation intérieure, chacun de ces secteurs ayant sa propre réglementation et ses propres logiques économique, technique, professionnelle voire culturelle.

Les décisions d'ouverture d'enquêtes sont prises par le directeur du BEA-TT sur la base des informations dont il dispose. Pour mener à bien ses missions, le BEA-TT mobilise ses propres enquêteurs permanents, des enquêteurs temporaires commissionnés pour les besoins d'une enquête, qui bénéficient du statut législatif d'enquêteur technique et des experts désignés pour répondre à des questions précises. De plus, le

BEA-TT peut, aux termes de son décret constitutif, faire appel à l'ensemble des services de l'État compétents dans son domaine ; c'est notamment le cas pour la veille et les signalements d'accidents.

B. La responsabilité

Suite à un accident de la circulation, un constat amiable d'accident doit être rempli par les différentes parties ou un procès-verbal de police doit être établi par les autorités afin de déterminer les responsabilités et les éventuelles fautes commises. En cas de litige, il appartient au juge de déterminer la part de responsabilité de chaque partie et la gravité des fautes éventuellement commises.

C. L'indemnisation

La loi du 5 juillet 1985 dite « loi Badinter » a fixé le cadre juridique de l'indemnisation par les assurances et créé le principe du droit à indemnisation de la victime dès lors que les blessures sont le résultat d'un accident pour lequel un véhicule terrestre à moteur est impliqué. Le souci du législateur a été de privilégier l'indemnisation amiable et de limiter les recours juridictionnels aux contentieux les plus complexes.

Cette loi prévoit un système d'indemnisation « automatique » des victimes de dommages causés par des véhicules terrestres à moteur qu'ils s'agissent du conducteur, de ses passagers, ou des tiers.

Ce système d'indemnisation repose en premier chef sur l'obligation d'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteurs, c'est à dire sur leurs assureurs, et à défaut, sur le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO). C'est en principe à l'assureur du véhicule responsable de l'accident de prendre en charge l'indemnisation. Si l'auteur de l'accident est inconnu ou n'est pas assuré, la victime pourra s'adresser au Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO*) pour obtenir une indemnisation.

L'efficacité de ce système se caractérise par :

- l'obligation faite aux assureurs des véhicules impliqués dans un dommage de contacter les victimes d'accidents corporels, ou leurs ayants droit, afin de leur proposer une indemnisation, qui peut être provisionnelle ;
- l'obligation de leur faire une offre d'indemnisation, dans des formes déterminées, et dans un délai prévu par la loi (8 mois) ;
- enfin, l'obligation de procéder aux règlements des indemnités convenues dans un délai bref.

Le non-respect de ces obligations est sanctionné par des pénalités financières à la charge des assureurs défaillants, se traduisant notamment par la majoration des intérêts légaux sur le montant de l'indemnisation.

Les préjudices

Toute atteinte à la personne est indemnisée. Il peut s'agir d'une atteinte à l'intégrité physique, d'une atteinte morale ou économique.

Pour la victime directe, les postes de préjudices visés par la nomenclature DINTILHAC sont utilisés.

Pour les victimes indirectes, une liste de préjudices est également proposée. Les frais d'obsèques et de sépulture constituent un préjudice patrimonial.

Pour les victimes indirectes dites par ricochet, certains postes de préjudice, comme les préjudices d'accompagnement et d'affection ne sont pas attachés à la seule qualité d'ayant droit de la victime directe. C'est le partage d'une communauté de vie effective et affective avec la victime directe, laquelle ne doit pas être exclusivement définie par référence au degré de parenté, qui va importer.

Personnes indemnisées

- Toutes les victimes autres que le conducteur (piétons, cyclistes, passagers...) sont concernées par la loi du 5 juillet 1985, quelle que soit leur qualité. Leurs dommages corporels sont intégralement indemnisés, à moins qu'elles n'aient commis une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident. La faute inexcusable n'est toutefois pas opposable aux victimes âgées de moins de 16 ans, de plus de 70 ans ou titulaires au moment de l'accident d'un titre d'invalidité au moins égal à 80 %. En revanche, les victimes qui ont volontairement recherché leurs dommages, par exemple en cas de comportement suicidaire, ne peuvent prétendre à aucune indemnisation.
- Les conducteurs : une simple faute de leur part peut diminuer ou supprimer leur droit à indemnisation. La prise en charge de leurs dommages corporels peut donc être intégrale, partielle ou nulle selon les cas.
- les tiers (ayants droits par exemple) : aux termes de l'article 6 de la loi du 5 juillet 1985, « le préjudice subi par un tiers du fait des dommages causés à la victime directe d'un accident de la circulation est réparé en tenant compte des limitations ou exclusions applicables à l'indemnisation de ces dommages ».

Démarches

Les victimes d'un accident de la circulation ou les personnes qui les accompagnent doivent, dans la mesure du possible, remplir un constat amiable. L'assureur de chaque véhicule impliqué dans l'accident doit être rapidement informé, au plus tard dans les cinq jours ouvrés.

En cas de dommages corporels à la suite d'un accident de la circulation, doivent être adressés à l'assurance :

- un certificat médical ou un certificat d'hospitalisation ;
- un avis d'arrêt de travail éventuel, accompagné d'une lettre explicative sur les dommages subis ;
- éventuellement l'exemplaire du constat complété.

Lors d'un accident de voie publique (AVP), les services de police ou de gendarmerie peuvent rédiger un procès-verbal déterminant les circonstances, qui sera adressé aux compagnies d'assurances ainsi que, le cas échéant au Procureur de la République.

L'assureur du véhicule impliqué adresse un courrier à la victime pour l'informer de ses droits : obtention gratuite du procès-verbal de gendarmerie ou de police, assistance de l'avocat ou du médecin de son choix.

Un questionnaire est joint à ce courrier. Il porte notamment, sur la description des dommages corporels, l'activité professionnelle, l'identification des personnes fiscalement à charge et des tiers-payeurs (organismes sociaux, mutuelles, employeurs...) appelés à verser des prestations.

La victime doit y répondre et le renvoyer dans les six semaines, faute de quoi le délai d'offre d'indemnisation est suspendu.

L'évaluation des dommages corporels fera ensuite l'objet, en fonction de leur gravité, soit d'un avis sur pièces, soit d'une expertise médicale.

L'assurance peut imposer une expertise médicale en convoquant la victime 15 jours au moins avant la date de cet examen. Il est alors possible de se faire assister par le médecin de son choix. L'assurance doit faire parvenir à la victime le rapport de l'expert dans les 20 jours qui suivent. Dans les 3 mois de la demande de la victime, l'assureur doit présenter une offre couvrant tous les éléments du préjudice. Si l'assurance démontre que le préjudice n'est pas entièrement qualifié ou que la responsabilité n'est pas clairement établie, elle peut faire une offre au plus tard 8 mois après l'accident.

La victime qui a accepté l'offre reçoit le règlement au plus tard quarante-cinq jours après son acceptation. Si la victime estime l'offre insuffisante, elle peut soit demander à l'assureur de lui faire une nouvelle offre, soit saisir le tribunal. Dans ce dernier cas, elle ne sera intégralement indemnisée qu'à l'issue du procès.

En cas d'aggravation de son état, la victime peut présenter une demande complémentaire à l'assureur qui l'a indemnisée. Elle dispose d'un délai de dix ans à compter de l'aggravation de son état pour présenter

une nouvelle demande. Toutefois, il ne doit pas s'agir d'une conséquence normale et prévisible de l'état de santé de la victime au moment où a eu lieu l'accident. Par ailleurs, il faut prouver que cette aggravation résulte bien de l'accident.

Si le responsable de l'accident est inconnu ou n'est pas assuré, ou si l'accident a été causé par un animal sauvage, c'est le Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO) qui interviendra sous condition. Le Fonds de garantie a été créé pour prendre en charge les conséquences des accidents corporels de la circulation, lorsque leur auteur est inconnu ou non assuré ou, sous certaines conditions, quand l'assureur est partiellement ou totalement insolvable. Sont exclus du bénéfice du Fonds de garantie les dommages matériels et corporels subis par le conducteur. Mais son rôle a été étendu à la couverture des dommages matériels (dégâts aux véhicules, aux effets personnels...) dans certaines conditions. Toutefois, ce Fonds n'intervient qu'à titre subsidiaire (à défaut d'indemnisation à un autre titre). La victime doit justifier qu'elle est française ou ressortissante d'un pays de l'Union européenne ou qu'elle réside en France, ou que son pays a conclu avec la France un accord de réciprocité. En outre, l'accident doit avoir eu lieu en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer. Le Fonds de garantie se retournera ensuite contre la personne responsable de l'accident.

LES AUTRES TYPES D'ACCIDENTS

LES INCENDIES D'IMMEUBLE

Textes applicables

- Code des assurances : Articles L 122-1 à L 122-9
- Code pénal : Article 322-5

A. La responsabilité

Les locataires doivent obligatoirement être couverts par une assurance qui intègre la garantie contre les risques d'incendie et d'explosion (article 7 al. g de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989).

Les propriétaires qui occupent leur logement ne sont pas obligés d'assurer leur bien, mais devront alors prendre en charge l'indemnisation de tous les préjudices qu'eux ou leur bien pourraient causer. Si le logement fait partie d'une copropriété, le propriétaire doit obligatoirement être assuré en matière de responsabilité civile.

La répartition de la responsabilité s'opère de la manière suivante :

- si l'incendie ou l'explosion est dû à un défaut d'entretien ou à un vice de construction, le propriétaire est responsable du sinistre ;
- dans les autres cas, c'est l'assureur du logement dans lequel l'incendie a démarré qui prend en charge :
 - les dommages subis par les occupants, le propriétaire et les voisins en cas d'assurance « multirisques habitation » ;
 - les dommages subis par le propriétaire uniquement en cas d'assurance limitée aux risques locatifs. Les dommages subis par les occupants et les voisins ne sont pas couverts.

B. Les droits des victimes et l'indemnisation

Chaque victime est indemnisée par son assureur, en application des contrats d'assurance qu'elle a souscrits. Les victimes d'un préjudice corporel peuvent être couvertes par leur assureur si elles ont souscrit une garantie des accidents de la vie, un contrat d'assurance individuelle accidents ou un contrat d'assurance vie comportant une garantie complémentaire incapacité ou invalidité.

Les victimes peuvent également être indemnisées par l'assurance du logement où s'est déclaré l'incendie et/ou l'assurance responsabilité civile de l'exploitant.

Enfin, si l'incendie résulte d'une infraction, les victimes peuvent déposer une demande d'indemnisation auprès d'une commission d'indemnisation des victimes d'infractions (CIVI).

LES CATASTROPHES TECHNOLOGIQUES

Textes applicables

- Code des assurances : Articles L 128-1 à L 128-4, R 128-1 à R 128-4, article L 421-16 et R 421-78
- Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire (Convention de Paris) du 29 juillet 1960 amendée le 28 janvier 1964 et le 16 novembre 1982.

A. La responsabilité

L'état de catastrophe technologique est constaté, dans un délai maximal de 15 jours, par une décision de l'autorité administrative qui précise les zones concernées et la période de survenance des dommages. Il est constaté en cas de survenance d'un accident rendant inhabitables plus de 500 logements.

Les dispositions des articles L 128-1 à L 128-4 du code des assurances s'appliquent aux accidents survenus dans une installation relevant du titre Ier du livre V du code de l'environnement, aux accidents liés au transport de matières dangereuses et aux accidents causés par les installations mentionnées à l'article L. 211-2 du code minier.

L'article L128-1 du code des assurances dispose qu' « en cas de survenance d'un accident dans une installation relevant du titre Ier du livre V du code de l'environnement et endommageant un grand nombre de biens immobiliers, l'état de catastrophe technologique est constaté par une décision de l'autorité administrative qui précise les zones et la période de survenance des dommages auxquels sont applicables les dispositions du présent chapitre. [...]Le présent chapitre ne s'applique pas aux accidents nucléaires définis par la convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire signée à Paris le 29 juillet 1960. »

Les dommages causés par ces accidents sont couverts par les contrats d'assurance habitation ou autres contrats garantissant les dommages liés à un incendie.

Sur le cas spécifique des accidents nucléaires, ce sont les stipulations de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 qui s'appliquent. Elle prévoit notamment que : « Le droit à réparation pour un dommage causé par un accident nucléaire ne peut être exercé que contre un exploitant responsable de ce dommage conformément à la présente Convention (la responsabilité est largement définie dans la convention) ; il peut également être exercé contre l'assureur ou contre toute autre personne ayant accordé une garantie financière à l'exploitant » (article 6).

B. Les droits des victimes et l'indemnisation

Les entreprises d'assurance ont l'obligation d'indemniser les assurés dans un délai de trois mois à compter de la date de remise de l'état estimatif des biens endommagés ou des pertes subies ou de la date de publication, lorsque celle-ci est postérieure, de la décision administrative constatant l'état de catastrophe technologique.

Le principe est celui de la réparation intégrale, sans plafond, sans application des coefficients de vétusté, ni déduction de franchise, dans les limites des valeurs déclarées ou des capitaux assurés.

L'article R 128-4 prévoit que :

- « Lorsque le montant des indemnités versées à la victime en application des articles L. 128-1 à L. 128-3 :
 - 1° Est inférieur à 2 000 euros, au titre de dommages autres que ceux affectant un véhicule terrestre à moteur ;
 - 2° Est inférieur à 325 euros, au titre de dommages affectant un véhicule terrestre à moteur, la victime est présumée avoir subi les dommages mentionnés au descriptif et les indemnités sont présumées réparer lesdits dommages dans les conditions fixées par les articles L. 128-1 à L. 128-3, même s'il n'a pas été procédé à une expertise.

LES AUTRES TYPES D'ACCIDENTS

- Lorsque le montant de ces indemnités :
 - 1° Est compris entre 2 000 euros et 100 000 euros, au titre de dommages autres que ceux affectant un véhicule terrestre à moteur ;
 - 2° Est compris entre 325 euros et 6 500 euros, au titre de dommages affectant un véhicule terrestre à moteur, la victime est présumée avoir subi les dommages mentionnés au descriptif et les indemnités sont présumées réparer lesdits dommages dans les conditions fixées par les articles L. 128-1 à L. 128-3, à condition qu'il ait été procédé au moins à une expertise par un expert choisi par son assureur ou le fonds de garantie. »

Les personnes dont l'habitation principale n'est pas couverte par un contrat d'assurance sont indemnisées par le fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages, dans la limite d'un plafond de 100 000 euros.

Concernant les accidents nucléaires, l'article 6 de la Convention de Paris module le droit à indemnisation comme suit : « *Si la réparation du dommage met en jeu un régime national ou public d'assurance médicale, de sécurité sociale ou de réparation des accidents du travail et maladies professionnelles, les droits des bénéficiaires de ce régime et les recours éventuels pouvant être exercés contre l'exploitant sont réglés par la loi de la Partie Contractante ou les règlements de l'organisation intergouvernementale ayant établi ce régime.* »

L'article 7 plafonne les indemnisations qui peuvent être versées en cas d'accident nucléaire.

L'article 8 dispose que : « *Les actions en réparation, en vertu de la présente Convention, doivent être intentées sous peine de déchéance, dans le délai de dix ans à compter de l'accident nucléaire* » (sauf disposition contraire du droit national prolongeant ce délai, ce qui n'est pas le cas de la France). Et d'ajouter que : « *Une personne ayant subi un dommage causé par un accident nucléaire qui a intenté une action en réparation dans le délai prévu au présent article peut présenter une demande complémentaire en cas d'aggravation du dommage après l'expiration de ce délai, tant qu'un jugement définitif n'est pas intervenu.* »

PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ACCORD-CADRE D'INDEMNISATION

L'objectif d'un accord-cadre est de favoriser une indemnisation amiable, rapide, intégrale et individualisée des préjudices des victimes et/ou de leurs ayants-droit d'un accident collectif, pour le compte de qui il appartiendra, tout en sauvegardant leurs droits et toutes les voies de recours judiciaires. Cet accord-cadre intervient indépendamment et préalablement à toute définition de responsabilité.

La signature de la convention permet aux parties de mieux se connaître, de se fixer de grandes orientations communes et de démontrer l'engagement de chacun dans une démarche transactionnelle, transparente et au bénéfice des victimes.

Les signataires

Une large ouverture dans les signataires de l'accord-cadre offre l'opportunité aux différentes parties d'œuvrer ensemble pour la fluidification des échanges, l'élaboration de lignes directrices communes et la recherche d'une réponse rapide aux problématiques qui peuvent se poser.

Les parties qui s'engagent par la convention doivent être signataires, en particulier :

- Le procureur de la République compétent ;
- Le(s) assureur(s) ;
- La ou les entreprise(s) concernée(s) par l'accident ;
- Le conseil national des barreaux ou le bâtonnier de l'ordre des avocats local ;
- La CPAM ou CNAMTS ;
- Les régimes spéciaux de sécurité sociales (ex : Régime social des indépendants).

Les personnes associées à l'accord pourront être mentionnés comme « en présence de » :

- Le préfet de département ou de région ;
- Le secrétaire général du Ministère de la Justice ou son représentant ;
- Le coordonnateur de l'accident s'il a été nommé (*cf. fiche n°11 – le coordonnateur national*) ;
- Les collectivités locales
- France Victimes et l'association d'aide aux victimes
- La FENVAC et l'association de victimes de l'accident si elle s'est constituée
- Tout autre acteur intéressé : courtier par exemple, avocat(s) ou regroupement d'avocat représentant un nombre significatif de victimes.

Principes généraux

Le préambule

L'accord-cadre peut indiquer en préambule les principes qui président à sa rédaction. S'appliquant à une situation spécifique, l'accord rappelle le contexte de l'accident (circonstances, nombre de victimes, dispositif mis en place...). L'accord-cadre doit également s'attacher à rappeler les textes applicables, en particulier concernant les droits des victimes.

Une attention particulière doit être portée à l'usage de la liste des victimes et à la consultation du répertoire civil afin s'assurer qu'aucun majeur protégé ou mineur ne se trouve en situation de signer des transactions.

Droits des victimes

- Les victimes conservent le libre choix des divers moyens permettant leur indemnisation.
- Elles conservent le libre choix de l'avocat chargé de les assister et de les représenter au cours du processus indemnitaire qu'elles auront choisi.
- Elles ont le droit d'être assistées par tout avocat, tout médecin conseil, tout expert conseil au cours des procédures et expertises amiables diligentées dans le cadre de l'accord.

Points de vigilance

- La définition de l'articulation des indemnisations prévues par la convention avec les **sommes versées antérieurement à sa signature** :
 - sommes versées par les assureurs des victimes subrogés dans leurs droits ;
 - sommes provenant de fonds spécifiquement créés (préciser si elles s'analysent en montants versés au titre de la solidarité ou de provisions).
- **L'intervention des organismes tiers payeurs**, notamment la CPAM pour les préjudices corporels et décès : les modalités de communication des débours sont intégrées, afin que ceux-ci soient pris en compte dans le cadre des propositions d'indemnisation et la procédure de remboursement entre ces parties est précisée (éventuels tiers payeurs), la suppression des franchises peut être envisagée.
- **La répartition de la prise en charge de l'indemnisation** des victimes entre les assureurs qui interviennent dans le cadre de la convention pour le compte de qui il appartiendra et les assureurs des victimes.
- **Le référentiel fondant les propositions d'indemnisation** doit être discuté entre acteurs dans le respect de **l'individualisation de la réparation du préjudice**. Les données chiffrées ne constituent pas une limite, et doivent tenir compte des circonstances particulières de l'événement (préconisation : référentiel indicatif de l'indemnisation du préjudice corporel des cours d'appel de septembre 2016).
- **La liste des préjudices** : les propositions doivent lister les préjudices indemnisés par référence à la nomenclature Dintilhac, avec une prise en compte éventuelle de préjudices exceptionnels ou spécifiques eu égard à l'événement..
- Le principe du paiement d'une provision **en cas de désaccord sur la proposition d'indemnisation** (son montant peut représenter une part non négligeable de la proposition pouvant aller jusqu'à 90% de la somme proposée moyennant accord des parties).
- En tant que de besoin, des développements spécifiques peuvent concerner les victimes en situation **d'accident du travail**.
- S'il y a lieu, il convient de préciser le rôle du courtier. Tout en appliquant ses prérogatives, le courtier doit être un « facilitateur » dans la mise en œuvre du processus et la prise en compte humaine des victimes.
- Le répertoire civil est consultable au greffe du tribunal de grande instance territorialement compétent pour la commune de naissance de la victime.

Les modalités de l'expertise médicale

L'expertise médicale sert à déterminer et mesurer les conséquences du dommage subi par la victime afin d'évaluer de manière chiffrée la réparation des différents préjudices subis.

La « nomenclature DINTILHAC » est l'outil de référence qui liste la plupart des postes de préjudices indemnisables.

L'objectif d'une expertise unique doit être privilégié pour préserver les victimes et réduire les délais d'indemnisation, ce qui nécessite une coordination entre la CPAM (médecin conseil) et les autres experts mandatés (médecins, psychologues, psychiatres, autres intervenants médicaux ou paramédicaux, etc.) sur l'évaluation des préjudices corporels et psychologiques, afin de valider une position commune. L'assistance de la victime par un médecin conseil tout au long de l'expertise est de nature lui assurer l'accompagnement nécessaire et à la rassurer sur la préservation de ses intérêts.

L'accord-cadre doit préciser l'entité chargée de mettre en place les expertises médicales et ses modalités. Les termes de la mission d'expertise doivent être clairement définis et partagés par les médecins chargés de la réaliser. Plusieurs dispositifs peuvent être envisagés :

- L'organisation des expertises dans un cadre amiable et contradictoire : les opérations d'expertise seront organisées contradictoirement entre les assureurs et la victime. Les assureurs missionnent un médecin conseil. Ce médecin convoque ensuite la victime en lui rappelant qu'elle peut se faire assister d'un médecin conseil de son choix. La victime peut être assistée par un médecin conseil librement choisi, y compris dans le cadre d'un contrat de protection juridique et éventuellement un médecin-conseil de l'organisme social auquel elle est affiliée.

Un médecin expert, inscrit auprès d'une cour d'appel, choisi d'un commun accord par les membres du comité de suivi peut être désigné pour coordonner les expertises, veiller à leur bon déroulement et arbitrer les points de désaccord.

- La mise en place d'un comité médical composé du médecin conseil des assureurs, du médecin de la CPAM, d'un médecin conseil désigné par l'ordre des avocats du barreau local ou par l'association de victimes et éventuellement de l'inspecteur de santé publique régional. Ce comité médical devra désigner les experts chargés d'examiner les victimes, définir les modalités de convocation des victimes, les termes de la mission et les délais de remise du rapport. Le comité médical pourra désigner un médecin expert près la Cour d'appel en qualité de coordonnateur. Les victimes conservent la possibilité de se faire assister.
- Le recours à une expertise conventionnelle : prévue par les articles 1547 à 1554 du code de procédure civile, l'expertise conventionnelle emprunte toutes les caractéristiques d'une expertise amiable contradictoire et présente la valeur d'une expertise judiciaire (article 1554). Tout tiers pouvant y intervenir avec l'accord des parties et du technicien (article 1552), elle peut permettre d'obtenir une expertise unique (en faisant intervenir les tiers intéressés au fur et à mesure, ou sur une expertise judiciaire déjà contradictoire et opposable à d'autres parties, ou en y recourant pour contester le contenu d'une première expertise). Prévues dans le cadre d'une instance judiciaire en cours ou d'une convention de procédure participative (articles 2062 à 2067 du code civil et articles 1544 à 1546 du code de procédure civile), elle peut ainsi dans cette dernière hypothèse être opportunément prévue dans un accord-cadre d'indemnisation amiable.

La rédaction d'un rapport conjoint cosigné doit être privilégiée. Il peut être prévu qu'une telle expertise aura valeur d'expertise judiciaire. En cas de désaccord, un rapport commun faisant apparaître les points d'accord et de désaccord peut être proposé. Il peut être prévu, dans le cadre d'un compromis d'arbitrage médical, la désignation d'un tiers arbitre par les deux parties, choisi sur la liste des médecins inscrits près la Cour d'Appel.

L'accord-cadre doit laisser la possibilité aux médecins de s'adjoindre des experts spécialisés, en précisant alors les modalités de prise en charge des honoraires et des frais de déplacement.

Les modalités de recours doivent être clairement précisées.

Les modalités de l'indemnisation

Afin de répondre immédiatement aux besoins économiques des familles face aux éventuelles difficultés rencontrées du fait de l'accident, des provisions peuvent être versées aux victimes ou à leurs ayants droit. Ces provisions seront déduites de l'indemnisation définitive. L'accord-cadre devra prévoir des délais pour toutes les étapes du processus d'indemnisation, afin de rythmer l'avancée du processus pour les victimes et leurs familles.

Le préjudice décès

Il est préconisé une prise en charge directe des frais d'obsèques par l'assureur qui règle sur factures l'entrepris de pompes funèbres (montant maximal fixé, dépassements possibles sur justificatifs).

En cas d'urgence ou de situations complexes (notamment pour les préjudices économiques), peut être envisagée la possibilité du paiement d'une indemnisation provisionnelle par l'assureur qui indemnise pour le compte de qui il appartiendra, avec indication des délais de paiement suivant la réception des pièces justificatives (certificats de décès, liens de parenté ou d'affection avec la personne décédée s'agissant du préjudice moral, tout élément chiffré d'appréciation s'agissant du préjudice économique).

La proposition d'indemnisation définitive doit être transmise dans un délai prédéfini par l'accord (délai légal et/ou transactionnel) :

- en cas d'accord de la victime : celle-ci signe la transaction détaillant chaque chef de préjudice, les créances, le délai de rétractation, le délai dans lequel interviendra le paiement à compter de la date de signature de la transaction ou de l'ordonnance du juge des tutelles le cas échéant ;
- en cas de désaccord de la victime : il lui est proposé un nouvel accord dans un délai prédéfini. En cas de désaccord persistant, une proposition de paiement d'une provision à valoir sur l'indemnisation définitive lui est faite avec l'indication du délai dans lequel interviendra ce paiement à compter de la date de signature du procès-verbal constatant le désaccord.

Les préjudices corporels

Les principes sont le versement de provisions par l'assureur qui indemnise pour le compte de qui il appartiendra (avant même l'expertise médicale) et l'indication des délais de paiement suivant la réception des certificats médicaux initiaux ou de toutes autres pièces justificatives des dommages subis.

- Si la victime est consolidée : la proposition d'indemnisation définitive par l'assureur qui indemnise pour le compte de qui il appartiendra, est soumise à la victime ou à ses ayants droits dans un délai prédéfini et sur la base du rapport d'expertise. Elle doit détailler les chefs de préjudice.
 - en cas d'accord écrit de la victime, celle-ci signe un protocole transactionnel d'indemnisation qui tient compte de la créance définitive des tiers payeurs, des prestations indemnitaires et indique le délai dans lequel interviendra le paiement (à compter de la date de signature de la transaction ou de l'ordonnance du juge des tutelles le cas échéant) ;
 - en cas de désaccord de la victime : il lui est proposé le paiement d'une provision à valoir sur l'indemnisation définitive, avec l'information sur le délai dans lequel interviendra le paiement, à compter de la date de signature du procès-verbal constatant le désaccord.
- Si la victime n'est pas consolidée :
 - une offre provisionnelle détaillée lui est présentée par l'assureur qui indemnise pour le compte de qui il appartiendra, précisant le délai dans lequel interviendra cette proposition (à compter de la réception du rapport d'expertise médicale) ;
 - lorsque la victime est consolidée, une nouvelle expertise devra être diligentée pour permettre la liquidation définitive des préjudices.

Concernant les frais médicaux, une clause spécifique pourra être prévue pour la prise en charge par l'assureur qui indemnise pour le compte de qui il appartiendra, des frais médicaux soumis à recours mais restés définitivement à la charge des victimes (frais non prise en charge par les organismes sociaux et les organismes complémentaires). Les postes de préjudices DSA (dépenses de santé actuelles) et DSF (dépenses de santé futures) ont vocation à réparer les frais médicaux.

Les préjudices matériels

Les parties à la convention peuvent utilement étendre son champ d'application à l'indemnisation du préjudice matériel, notamment s'agissant des conditions d'articulation et de prise en charge de ceux-ci :

- par l'assureur dommages dans les termes de ses garanties
- par celle qui indemnise pour le compte de qui il appartiendra (dans les termes et limites de ses garanties)

Prise en charge des honoraires de médecin conseil et des frais d'avocats

La prise en charge des frais et honoraires peut, selon accord des parties, être envisagée :

- Pour les médecins-conseils, sur présentation de factures dans le respect du principe de la réparation intégrale. Les frais de déplacements pourront également faire l'objet d'un remboursement sur présentation de justificatifs. Une provision à valoir sur les frais de médecin-conseil d'un montant déterminé d'un commun accord entre acteurs pourra être versée à chaque victime avant la tenue des opérations d'expertise.

Le remboursement intégral par l'assureur des honoraires de médecin-conseil s'entend déduction faite éventuellement de la part prise en charge dans le cadre d'un contrat de protection juridique ou de défense recours.

- Pour les avocats, sur présentation de factures avec indication d'un montant maximum ; le montant est négocié entre les acteurs au cas par cas et fixé par victime (directe/indirecte). Une provision pourra être versée sur présentation des mandats signés par les victimes.

La participation aux frais d'avocat pourra se cumuler avec les honoraires réglés au titre de la protection juridique dans la limite du montant des honoraires facturés par l'avocat.

Entrée en vigueur, durée et mise en œuvre de la convention

La convention précisera :

- La date d'entrée en vigueur (signature par l'ensemble des parties), avec possibilité de prolongation décidée par les membres du comité de suivi.
- La durée de validité de la convention et le sort d'une nouvelle déclaration provenant d'une victime non identifiée et intervenant après cette date.
- Les modalités de suivi de la mise en œuvre et le rôle du Comité local d'aide aux victimes (CLAV). Il est recommandé de définir une trame conjointe de tableau de suivi (cf annexe) qui pourra être communiquée aux membres du CLAV, à chaque réunion portant sur l'accident collectif ou selon des délais préfixés.

PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ACCORD-CADRE D'INDEMNISATION

INDEMNISATION DES VICTIMES BLESSÉES				
	au jj/mm/aaaa	au jj/mm/aaaa	au jj/mm/aaaa	au jj/mm/aaaa
Nombre de victimes ayant déclaré un dommage corporel	0	0	0	0
Nombre de victimes expertisées	0	0	0	0
Nombre de victimes assistées d'un médecin-conseil	0	0	0	0
Nombre de victimes assistées d'un avocat	0	0	0	0
Nombre de victimes consolidées	0	0	0	0
Nombre de victimes ayant reçu une offre définitive ou provisoire	0	0	0	0
Nombre de victimes ayant reçu une indemnité définitive	0	0	0	0
Nombre de victimes ayant refusé l'offre définitive proposée	0	0	0	0
Nombre de victimes ayant accepté l'offre définitive proposée	0	0	0	0
INDEMNISATION DES AYANTS-DROIT DES PERSONNES DÉCÉDÉES				
	au jj/mm/aaaa	au jj/mm/aaaa	au jj/mm/aaaa	au jj/mm/aaaa
Nombre d'ayants-droit sans avocat	0	0		
Nombre d'ayants-droit assistés d'un avocat	0	0		
Nombre de procès-verbaux de transaction et offres définitives envoyés par la compagnie	0	0		
Nombre d'ayants-droit ayant refusé l'offre définitive proposée	0	0		
Nombre d'ayants-droit ayant accepté l'offre définitive proposée	0	0		

PARTICIPANTS DU GROUPE DE TRAVAIL CONSACRÉ À LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

Présidence

Juliette MEADEL, Secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée de l'Aide aux victimes

Participants

Secrétariat d'Etat chargé de l'aide aux victimes

Eugénie MARIE, conseillère chargée des dispositifs d'aide aux victimes

Ministère de la Justice

- Secrétariat général, Service de l'accès au droit et à la justice et de l'aide aux victimes (SADJAV)
 - Yves BADORC, chef du service de l'accès au droit et à la justice et de l'aide aux victimes
 - Anne RIVIERE, cheffe du bureau de l'aide aux victimes et de la politique associative
 - Marion CHALAUX, adjointe au chef du bureau de l'aide aux victimes et de la politique associative
 - Julie HEISSERER, rédactrice au bureau de l'aide aux victimes et de la politique associative
 - Romain TOSELLO-ORSOLA, rédacteur au bureau de l'aide aux victimes et de la politique associative
- Direction des affaires criminelles et des grâces
 - Robert GELLI, directeur des affaires criminelles et des grâces
 - Florent BOURA, chef du bureau de politique pénale générale
 - Stéphanie SOOKAHET, rédactrice au bureau de la politique pénale générale
- Magistrats
 - Benjamin DEPARIS, président du TGI du Havre
 - Xavier TARABEUX, procureur du TGI de Marseille
 - Jean-Paul BESSON, premier vice-président, TGI de Paris
 - Frédérique PORTERIE, procureure de la République adjointe, TGI de Paris, pôle accidents collectifs
 - Gaëlle PARIS-MULLER, vice-procureure de la République, TGI de Paris, pôle accidents collectifs
 - Sylvie MARCHELLI, vice-procureure de la République, TGI de Marseille, pôle accidents collectifs

Ministère de l'Intérieur

- Samuel GESRET, conseiller sécurité civile au cabinet du Ministre de l'Intérieur
- Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC)
 - Sandra GUTHLEBEN, cheffe du bureau planification, exercices et retours d'expérience
 - Marie-Line SAUVEE, bureau de la planification, des exercices et des retours d'expérience
- Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)
 - Lieutenant-colonel Xavier PERCIE DU SERT, chargé de mission à la direction des opérations
 - Yves BOSSUYT, directeur au Service Interministériel Régional des Affaires Civiles et Économiques de Défense et de la Protection Civile (SIRACEDPC) – Préfecture du Bas-Rhin

PARTICIPANTS DU GROUPE DE TRAVAIL CONSACRÉ À LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

Ministère de l'Europe et des Affaires Etrangères, Centre de crise et de soutien

Thierry VITEAU, Ambassadeur chargé du suivi des catastrophes aériennes

Annick ETIENNE-DIENER, cheffe du centre des opérations d'urgence, sous-direction des opérations d'urgence

Sylvie LE CARO, chef de l'unité des affaires individuelles, sous-direction des opérations d'urgence

Monique TAFFIN, conseillère juridique

Damien DELUZ, conseiller et psychologue

Ministère des Solidarités et de la Santé

Didier CREMNITER, psychiatre référent national des cellules d'urgence médico-psychologiques

Docteur Jean-Marc PHILIPPE, direction générale de la santé, conseiller médical auprès du directeur général de la santé pour les urgences et la sécurité sanitaire.

Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, Secrétariat d'État chargé des Transports

● Direction générale des infrastructures, de la mer et des transports

Anne-Emmanuelle OUVRARD, direction des services de transports, sous-directrice de la sécurité et de la régulation ferroviaires

Jean-Marc ANDRE, direction des services de transports, adjoint à la sous-direction de la sécurité et de la régulation ferroviaire

Patrick LANSMAN, direction générale de l'aviation civile, direction du transport aérien, chef de la mission droit des passagers.

Bureaux d'enquêtes et d'analyse

Rémi JOUTY, directeur du Bureau d'Enquête et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA)

Martine DELBONO, Cheffe du département de l'information et de la communication, Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile

Coordonnateurs

Philippe CEBE, coordonnateur national du suivi des victimes de l'accident ferroviaire de Brétigny survenu le 12 juillet 2013

Jean-Paul LE DIVENAH, coordonnateur national du suivi des victimes de l'accident de la route survenu le 23 octobre 2015 à Puisseguin

Pierre-Jean VANDOORNE, ambassadeur, coordonnateur des accidents aérien du vol MD-82 de la West-Caribbean Panama-Fort-de-France le 16 août 2005, du vol 447 d'Air France Rio-Paris le 1er juin 2009 et du vol AH 5017 d'Air Algérie Ouagadougou-Alger le 24 juillet 2014.

France-victimes et associations d'aide aux victimes

Jérôme BERTIN, directeur général par suppléance

Isabelle SADOWSKI, chargée de dossiers-référente juridique

Marcel BOVIS, chef de service, association Aide Victimes Actes Délinquants 13 (AVAD 13)

PARTICIPANTS DU GROUPE DE TRAVAIL CONSACRÉ À LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS

Fédération Nationale des Victimes d'Attentats et d'Accidents Collectifs (FENVAC) et associations de victimes

Stéphane GICQUEL, Secrétaire général

Sophia SECO, juriste

Clara IECHE, juriste

Paul BERTRAND, chargé de mission affaires publiques

Sandrine TRICOT, présidente de l'association Association AH 5017 Ensemble

Thierry GOMES, président de l'association Entraide et défense des victimes de la catastrophe de Brétigny (EDVCB)

Jean-Luc MARISSAL, vice-président de l'association Entraide et défense des victimes de la catastrophe de Brétigny (EDVCB)

Conseil national des barreaux et avocats

Maître Béatrice VOSS, avocate, CNB

Maitre Marie MESCAM, avocate au barreau de Bordeaux

Fédération française de l'assurance (FFA)

Elisabeth LE CHEUALIER, juriste

Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO)

Loïc BOUCHET, directeur

Experts

Claude LIENHARD, avocat, universitaire, directeur du CERDACC et président de Paris Aide aux Victimes (PAV)

Docteur Nicolas DANTCHEV, psychiatre, chef du service de psychiatrie de l'Hôtel Dieu, expert judiciaire

Docteur Christophe DELVAL, médecin expert, Fonds de garantie des victimes des actes de Terrorisme et d'autres infractions

Docteur Michel NAUDASCHER, médecin expert, médecin conseil, Secrétaire général de l'Association Nationale des Médecins-conseils de Victimes d'Accident avec dommage corporel (ANAMEVA)

Représentants des collectivités

Xavier SUBLET, maire de la commune de Puisseguin

Chantal CUTAJAR, adjointe au maire de Strasbourg

Représentants des transporteurs

Jean-François TRESTARD, Chargé de mission auprès du Président et du Secrétaire Général de la SNCF

Cécile QUENTIN, coordinatrice à la RATP

Dates des réunions : 3 novembre 2016, 5 décembre 2016, 13 janvier 2017, 1er février 2017, 22 mars 2017.

Délégation Interministérielle à l'Aide aux Victimes

13, place Vendôme
75042 PARIS Cedex 01

Service de l'accès au droit et à la justice et de l'aide aux victimes

13, place Vendôme
75042 PARIS Cedex 01



NOVEMBRE 2017