

**SCP ACG & Associés**

CHEMLA AUGUET FOCACHON  
THIEBAUT DURTETTE GROSDÉMANGE  
BUSY BEYER-BUCHWALTER BEAUJARD  
LEMAIRE GATTOUFI HAUMESSER  
HAUSMANN BENKOUSSA DOMONT-JOURDAIN

Société d'Avocats Inter-Barreaux  
5 rue de l'Arquebuse  
51005 CHALONS EN CHAMPAGNE CEDEX  
tél.03.26.69.32.42  
fax.03.26.21.50.05

FENVAC /ACCIDENT TRAIN PARIS MUNICH  
GC /PM - 09/00519

RG :  
Audience du 26 au 30 mars 2012

**CONCLUSIONS DE PARTIE CIVILE**  
**DEVANT LA COUR D'APPEL DE NANCY**

**POUR :**

**LA FEDERATION NATIONALE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS (FENVAC)**,  
représentée par son Président, Mr Pierre-Etienne DENIS, ayant son siège 8 Rue de la BAUME à  
PARIS 75008, agréée par arrêté du 29 mars 2005.

PARTIE CIVILE

SCP ACG & Associés – Me G Chemla

**CONTRE :**

1. Monsieur JANZ Volker né le 10 Février 1947 à HILDESHEIM, chef Stewart, domicilié chez Me LAFARGE,  
Me LAFARGE et Me AMELUNG
2. DB AUTOZUG GmbH société domiciliée chez Me ASSELINEAU,  
Me ASSELINEAU et Me GRAF
3. SNCF, dont le siège social est 34 Rue du Commandant Mouchotte à PARIS 75 014  
Me ROBINET et Me Quentin

PREVENUS

**En présence de :** Ministère public

## **SOMMAIRE<sup>3</sup>**

I.	RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCEDURE .....	3
II.	DISCUSSION .....	5
A.	Sur la responsabilité pénale en matière d'infraction non intentionnelle.....	5
B.	La responsabilité des prévenus .....	8
a.	<u>Volker JANZ</u> .....	8
1.	L'acte positif : Le positionnement du sac et des vêtements .....	8
2.	Les fautes d'abstention .....	9
b.	<u>La Deutsche Bahn</u> .....	12
c.	<u>La SNCF</u> .....	15
1.	L'absence de moyens de communication .....	16
2.	La circulation d'un wagon présentant des non conformités .....	17
III.	L'ACTION CIVILE : .....	20
A.	Sur le cadre processuel de la constitution de la partie civile de la FENVAC : .....	20
B.	Le préjudice de la FENVAC : l'atteinte à son objet statutaire.....	21
1.	<u>Origine, missions et actions de la FENVAC</u> .....	21
2.	<u>L'indemnisation du préjudice subi</u> .....	26
3.	<u>Les frais irrépétibles</u> .....	28

## **PLAISE A LA COUR**

Statuant sur l'appel d'un jugement en date du 16 mai 2011 rendu par le Tribunal Correctionnel de NANCY, lequel a :

*Sur l'action publique :*

- ⇒ Condamné Monsieur JANZ Volker à la peine d'1 an d'emprisonnement assorti du sursis simple
- ⇒ Relaxé la DB AUTOZUG et la SNCF des fins de la prévention

*Sur l'action civile :*

- ⇒ Déclaré recevables les constitutions de partie civile, et notamment celle de la FENVAC, et renvoyé sur intérêts civils

Cet appel est recevable et fondé et la Cour y fera droit.

Il est demandé à la Cour d'infirmer le jugement entrepris en ce qu'il a relaxé la DB Autozug et la SNCF et de le confirmer en ce qu'il a condamné Monsieur JANZ Volker et déclaré recevable la constitution de partie civile de la FENVAC.

## **I. RAPPEL DES FAITS ET DE LA PROCEDURE**

Le 6 Novembre 2002, le train « Paris Munich » s'immobilise 800 mètres après la gare de Nancy, un important incendie fait rage dans la première voiture située immédiatement après la locomotive qui appartient à la société des chemins de fer allemands, et menace de s'étendre à la seconde voiture.

Les autopsies menées sur les douze victimes retrouvées dans la voiture concluent au décès par asphyxie provoquée par le dégagement de fumée.

Les investigations de la police technique permettent d'identifier l'origine de l'incendie dans un compartiment à usage d'office à l'arrière droit de la voiture, dans lequel une plaque chauffante est découverte en état de fonctionnement à puissance maximale.

L'agent d'accompagnement Volker JANZ a posé sur cette plaque comme il en avait l'habitude, son sac de voyage en matière synthétique et juste au dessus, il a suspendu ses vêtements à une butée aimantée destinée à bloquer les portes de l'armoire froide située sur le mur de gauche.

Le feu s'est propagé dans la voiture dont toutes les issues étaient fermées à l'aide de crochets anti-intrusions ou par la clé plate détenue par l'accompagnateur.

La seule porte ouverte mais inaccessible aux passagers en raison de l'embrasement de la plate forme arrière est celle empruntée par Monsieur Volker Janz qui s'en est allé affolé vers l'arrière du train à la recherche du chef de train.

Les survivants ne doivent leur salut qu'à leur propre détermination à sortir par la fenêtre.

Un seul a réussi à découvrir le marteau « brise vitre » dissimulé dans une armoire et signalé par un autocollant non visible dans la pénombre.

Les autres ont réussi à abattre la vitre ou à la briser (la vitre ou l'imposte) en s'aidant de l'échelle utilisée comme bélier.

\*\*\*

Par ordonnance du 28 juillet 2010, les prévenus Monsieur JANZ Volker, la DB AUTOZUG et la SNCF sont renvoyés devant le Tribunal correctionnel de NANCY :

**Monsieur JANZ Volker** pour avoir à NANCY le 6/11/2002, par maladresse, inattention, imprudence, négligence, ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce:

- en posant un sac sur une plaque chauffante et en suspendant des vêtements au-dessus de ladite plaque chauffante
- en s'abstenant de lutter directement contre l'incendie,
- en s'abstenant d'avertir les passagers du wagon,
- en s'abstenant de déverrouiller les portes de couloirs et les portes extérieures du wagon,
- en ne donnant pas l'alerte de manière rapide et appropriée,

causé des blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure à trois mois et l'homicide involontaire de douze passagers du train reliant Paris à Munich.

**La Deutsche Bahn Autozug Gmbh (DB)** pour avoir à NANCY le 6/11/2002, par maladresse, inattention, imprudence, négligence, ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce en faisant circuler un wagon comportant:

- un système de fermeture inadapté sur les portes du couloir et d'accès extérieur au train
- un seul extincteur localisé à l'opposé de l'office comportant un point chaud,
- dans les compartiments, une signalisation insuffisante de l'emplacement des marteaux brise vitres et une absence d'indication sur les modalités optimales de leur utilisation,

causé des blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure à trois mois et l'homicide involontaire de douze passagers du train reliant Paris à Munich.

**La Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF)** pour avoir à NANCY le 6/11/2002, par maladresse, inattention, imprudence, négligence, ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce:

- en faisant circuler un train ne comportant pas de moyen de communication entre les différents wagons composant le convoi et entre les wagons et la locomotive,
- et en laissant circuler un wagon n'étant pas conforme aux normes de sécurité, cette non-conformité étant connue de ses agents (portes d'accès fermées de l'intérieur, indication insuffisantes sur l'emplacement et l'utilisation du marteau brise vitre, absence d'un extincteur et emplacement de celui-ci)

causé des blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure à trois mois et l'homicide involontaire de douze passagers du train reliant Paris à Munich

Aux termes du jugement du 16 mai 2011, le Tribunal a considéré que :

**Monsieur Volker JANZ** était responsable du dommage, en tant qu'auteur direct, pour avoir positionné son sac et ses vêtements sur la plaque chauffante mais que les fautes d'abstention qui lui étaient reprochées n'étaient pas en lien causal avec le dommage.

**La DB et la SNCF** n'étaient pas responsables du dommage faute de lien de causalité entre les faits reprochés et le dommage.

C'est en cet état qu'était rendu le jugement déféré à la censure de la Cour.

## **II. DISCUSSION**

### **A. Sur la responsabilité pénale en matière d'infraction non intentionnelle**

En matière d'infraction involontaire, l'exigence d'un lien causal entre la faute et le dommage est une condition de mise en œuvre de la responsabilité pénale (1).

Pour les personnes physiques, la loi du 10 juillet 2000 a fait dépendre cette responsabilité de l'implication directe ou indirecte de l'auteur dans le dommage. (2.a)

Pour les personnes morales, la situation reste inchangée (2.b)

### **1. Le lien de causalité**

Deux théories de la causalité s'affrontent traditionnellement :

- ⇒ **La théorie de la causalité adéquate**, qui conduit à identifier un événement comme la cause déterminante ou génératrice du dommage.
  
- ⇒ **La théorie de l'équivalence des conditions**, qui considère comme causes du dommage tous les événements dont on peut dire que sans eux, le dommage ne se serait pas produit et qui apparaissent comme ayant **nécessairement concouru à sa réalisation**.

Dans cette conception, sont considérés comme générateurs de responsabilité, toutes les actions et omissions sans lesquelles le dommage n'aurait pu se produire, même si elles ne le rendaient pas raisonnablement prévisible, ainsi que tous les faits qui ont été l'occasion du dommage, même s'ils n'ont pas joué un rôle d'impulsion dans le processus qui l'a produit.

Selon la jurisprudence, dès lors que plusieurs fautes produites successivement ont été les conditions nécessaires du dommage, toutes en sont les causes, de la première à la dernière<sup>1</sup>.

En matière d'infractions non intentionnelles, la théorie traditionnellement consacrée est celle de **l'équivalence des conditions**<sup>2</sup>.

### 1.1. L'implication fautive directe ou indirecte de l'auteur du dommage (auteur direct ou indirect)

L'implication directe de l'auteur du dommage est celle qui est essentielle et déterminante dans la réalisation du dommage.

L'implication indirecte de l'auteur du dommage est celle qui a « créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou lorsque n'ont pas été prises les mesures permettant de l'éviter »<sup>3</sup>

#### a. Personne physique

La personne physique est seule concernée par la distinction entre auteur direct et indirect introduite par la loi du 10 juillet 2000.

⇒ En tant qu'auteur direct du dommage, sa responsabilité pénale est engagée **par une faute « simple »** à savoir une faute de maladresse, d'imprudence, d'inattention, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement.

Il suffira alors d'établir, conformément à l'article 121-3 alinéa 3, qu'il n'a « *pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait* ».

⇒ En tant qu'auteur indirect, sa responsabilité pénale n'est engagée que par une **faute délibérée ou caractérisée**.

<sup>1</sup> Cass. 2e civ., 27 mars 2003, n° 01-00.797

<sup>2</sup> Cass. crim., 19 mai 1958 : Bull. crim. 1958, n° 39 ; Cass. crim., 15 févr. 1961 : Bull. crim. 1961, n° 100 ; Cass. crim., 24 nov. 1964 : D. 1966, p. 104 ; Cass. crim., 14 janv. 1971 : D. 1971, p. 164 ; Cass. crim., 24 mai 1974 : Gaz. Pal. 1974, 2, p. 621 ; Cass. crim., 20 mars 1984 : D. 1985, inf. rap. p. 363

<sup>3</sup> article 121-3, alinéa 4, du Code pénal

En l'espèce, il s'agira de reconnaître la responsabilité pénale de Monsieur JANZ, personne physique-auteur direct des infractions reprochées, en ce que ses actions et omissions fautives ont directement et nécessairement concouru à la réalisation du dommage.

b. Personne morale

La loi du 10 juillet 2000 n'a en rien modifié concernant la responsabilité pénale des personnes morales.

Aux termes de l'article 121-2 du Code pénal, les personnes morales sont responsables pénalement des infractions "*commises pour leur compte, par leurs organes ou représentants*".

Cette responsabilité "*n'exclut pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits*".

⇒ ***Indifférence de l'implication directe ou indirecte et de la gravité de la faute***

À leur égard, il faut et il suffit que le lien de causalité soit établi entre la faute et le dommage : que l'implication de l'organe ou du représentant soit directe ou indirecte, toute faute, même légère, est génératrice de responsabilité pénale.

La chambre criminelle en tire les conséquences en décidant que « *les personnes morales sont pénalement responsables de **toute faute non intentionnelle** de leurs organes ou représentants ayant entraîné une atteinte à l'intégrité physique constitutive du délit de blessures involontaires, alors même qu'en l'absence de faute délibérée ou caractérisée au sens de l'article 121-3, alinéa 4 du Code pénal, la responsabilité pénale des personnes physiques ne pourrait être recherchée* ». <sup>4</sup>

La certitude du lien de causalité n'est pas déterminante dans l'appréciation de la responsabilité pénale dès lors que la personne morale, par ses organes ou représentants, a nécessairement commis une faute en relation avec le dommage. <sup>5</sup>

La juridiction suprême a une analyse de la causalité fondamentalement différente de celle du Tribunal.

⇒ ***Identification des organes ou représentants***

La mise en cause et la poursuite de la personne morale n'exige pas l'identification préalable de la personne physique à l'origine de la faute.

La condamnation de la personne morale nécessite d'analyser si les manquements retenus n'ont pu être commis, pour le compte de celle-ci, que par ses organes ou représentants <sup>6</sup>.

La Jurisprudence admet qu'il n'est pas indispensable d'identifier la personne physique à laquelle la personne morale emprunte les éléments de l'infraction, lorsque cette dernière, **de par sa nature, ne peut être commise que par un organe ou représentant**. <sup>7</sup>

<sup>4</sup> Cass. crim., 24 oct. 2000 : *Juris-Data* n° 2000-007078

<sup>5</sup> Cass. Crim. 20 juin 2006 n° **05-83551**

<sup>6</sup> Cass. crim., 20 juin 2006 : *Juris-Data* n° 2006-034397

<sup>7</sup> Cass. crim., 23 mai 2000 : *Bull. crim. 2000, n° 200*, solution implicite  
Cass.crim. 24 Mai 2005 en matière de travail clandestin, n° 04-86813  
Cass.crim 20 janvier 2009 en matière de sécurité du travail

Telle est l'analyse retenue à juste titre le Premier Juge<sup>8</sup>.

En l'espèce, l'obligation de sécurité dans les transports repose sur le dirigeant de la société qui peut la déléguer à un organe qui le représente.

Les manquements en cause qui découlent directement de l'appréciation et de la politique d'application des normes de sécurité sont **nécessairement imputables à un organe ou représentant de la société**.

En l'espèce, il s'agira de reconnaître la responsabilité de la DB et de la SNCF en ce que leurs négligences fautives ont nécessairement concouru à la réalisation du dommage

- ⇒ Sans qu'il soit besoin de démontrer l'implication directe ou indirecte et la gravité des fautes de ses organes ou représentants
- ⇒ Sans qu'il soit nécessaire de les identifier précisément

## **A. La responsabilité des prévenus**

### **a. Volker JANZ**

Il convient de rappeler que Monsieur JANZ était renvoyé devant le Tribunal correctionnel de NANCY des chefs d'homicides et blessures involontaires, constituées par

- ⇒ un acte positif (le positionnement du sac et des vêtements)
- ⇒ et quatre abstentions (l'abstention de lutter contre l'incendie, d'avertir les passagers, de déverrouiller les portes du couloir et les portes extérieures du wagon et de ne pas avoir donné l'alerte de façon appropriée).

Pour entrer en voie de condamnation, le Premier Juge n'a retenu que l'acte positif.

En statuant ainsi, le Tribunal a manifestement fait une appréciation erronée des éléments de fait et de droit acquis à la procédure et aux débats, ainsi qu'il va l'être démontré.

### **1. L'acte positif : Le positionnement du sac et des vêtements**

---

<sup>8</sup> Jugement du TC (p.88) : « *En conséquence, peu importe que ces personnes physiques, ces organes ou représentants, soient ou non identifiés, dès lors que la faute définie, ne peut, de par ses caractéristiques propres, qu'être le fait d'un organe ou représentant de la personne morale poursuivie* »



C'est à bon droit que le Tribunal a retenu que la faute d'imprudence de Monsieur JANZ, consistant à déposer son sac et ses vêtements à l'endroit de la plaque chauffante, était en **lien de causalité directe** avec le sinistre.

En effet, Monsieur JANZ a toujours reconnu avoir posé son sac sur la plaque chauffante et suspendu ses vêtements au dessus de ladite.

Le Tribunal a considéré que cet acte était « *aux antipodes de ce que la prudence la plus élémentaire suppose* » au regard de la dangerosité potentielle d'une plaque chauffante.

Il ressort des différents rapports d'expertise que l'origine de l'incendie est **exclusivement due** à la mise en fonctionnement fortuite de la plaque chauffante et l'inflammation consécutive du sac et des vêtements de Monsieur JANZ.

La Cour confirmera sur ce point.

## 2. Les fautes d'abstention

C'est à tort que le Tribunal a cru bon d'écarter les fautes d'abstention de Monsieur JANZ ; se fondant principalement sur l'absence de lien de causalité certain entre lesdites et le dommage.

Il s'est pour cela référé au « *cadre spatio-temporel de la propagation du sinistre* » estimant que

- ⇒ la version de Monsieur JANZ selon laquelle il serait entré dans la cuisine et aurait tenté d'éteindre le feu naissant n'était pas crédible
- ⇒ le flashover serait intervenu à 2H10

En se prononçant ainsi, le Tribunal a manifestement statué par voie d'affirmation que la Cour ne reprendra pas à son compte.

\*\*\*

Il convient en effet de rappeler que réveillé par l'odeur de brûlé et par la vision d'une flamme vacillante (...comme un néon qui s'éteint...), Monsieur JANZ explique depuis son premier interrogatoire (et même avant aux témoins présents sur les lieux) qu'il pénètre vers 2h00 dans la cuisine et constate que ses vêtements commencent à brûler. Qu'il tente d'atteindre une étagère située au dessus de l'évier pour s'emparer d'un pot de façon à éteindre l'incendie naissant et fait face à une chaleur intense qui lui roussit les cheveux.

Pris de panique, **il oublie de prévenir les passagers**<sup>9</sup> et s'enfuit pour, dit-il, chercher le chef de train dont il ne connaît pas le compartiment. Il traverse cinq voitures au pas de course. Il est rattrapé par M. Boesch à l'arrivée à la voiture 112.

Il semble qu'à ce moment là le train s'arrête du fait de l'action du système d'alarme.

Si tel est le cas, il est 2h11.

Si comme le dit M. Janz le train ne s'est arrêté qu'après qu'il ait réussi à revenir jusqu'à la voiture 120<sup>10</sup> dans laquelle il se rappelle être de nouveau rentré il est aux environs de 2h08.

---

<sup>9</sup> Ce qui est présenté comme la première obligation du steward dans la procédure d'auto sauvetage qu'il a apprise 4 mois plus tôt et qu'il doit faire par annonce ou en frappant aux portes

A 2 h 11 en tous les cas, la fenêtre de la cuisine vole en éclats.

Une ou deux minutes plus tard (le temps que le conducteur remonte dans la machine, s'empare d'un extincteur, tente vainement de briser les vitres des compartiments, remonte et revienne avec la clé crocodile, passe de l'autre côté), il est constaté que **la vitre située dans le couloir** à proximité du siège du steward est brisée.

Il est acquis que la vitre se brise au delà de 600° (expertise Kleniewski, expertise Heyns) température qu'atteint la proximité du foyer au moment du flash over.

Ce n'est qu'à partir du flashover que le couloir est devenu mortifère<sup>11</sup>.

M. HOLTERBACH, conducteur du train, indique qu'à sa descente du train, il a pu voir que « **des passagers des compartiments tapaient aux vitres, suffoquaient et collaient leur visage aux vitres**», « *appelaient à l'aide* »<sup>12</sup>.

**Les passagers sont jusque là vivants et en mesure d'être secourus.**

Il ressort des auditions auxquelles il a été procédé et de la déposition mainte fois réitérée de M JANZ, que le feu en était au moment où il entre dans la cuisine à la **période d'éclosion**, c'est à dire à un moment auquel il était encore possible de l'attaquer avec un extincteur.

Il y a lieu de tenir cette version de Monsieur JANZ pour vraie dès lors qu'elle est incriminante pour lui, ce dernier n'ayant aucun intérêt objectif à défendre une thèse qui pouvait le conduire à se voir reprocher une absence de diligence efficace pour éteindre l'incendie.

Les affirmations d'experts privés missionnés par la SNCF et la DB ne sont pas démonstratives. Elles sont en effet incohérentes avec le moment d'explosion de la vitre de l'office, seul élément permettant d'être utilisé comme point de repère fiable et qui a été confirmé par la forme des traces de brûlure relevés au dessus de la fenêtre (elles auraient été inclinées vers l'arrière si les flammes s'étaient échappées alors que le train était en mouvement).

⇒ Il n'imagine pas utiliser le seul extincteur garnissant la voiture qui est à l'autre bout du couloir et dont il dit ne pas savoir se servir (alors que sa mince formation suppose le contraire).

Cette abstention est alors nécessairement futive, le feu étant à ce moment encore maîtrisable et les passagers secourables, et en lien évident avec le dommage.

L'absence d'un extincteur à proximité du point chaud n'aura pas permis de savoir s'il aurait tenté de l'utiliser. Il lui incombait en toute hypothèse de s'en préoccuper dès sa prise de fonction.

⇒ Le feu n'étant qu'à son stade d'éclosion au moment de la découverte, Monsieur JANZ avait alors les quelques minutes nécessaires à l'alerte et au réveil des passagers sans mettre sa propre vie en danger. Il pouvait en toute hypothèse se donner une chance d'y parvenir.

Pour mémoire, la règle ainsi présentée en cas d'incendie :

---

<sup>10</sup> Ce qu'il confirmera de nouveau à l'audience du Tribunal (notes d'audience p.31 et 33)

<sup>11</sup> Témoignage de l'expert M.Kleniewski (Notes d'audience p.22)

<sup>12</sup> Côte D 376 et D15 ; réitéré devant le tribunal.

- Appeler les autres accompagnateurs de train par émetteur-récepteur :

« Attention accompagnateur de train ..., veuillez vous rendre avec votre émetteur-récepteur à la voiture ... Je répète : veuillez vous rendre avec votre émetteur-récepteur dans la voiture ... »

- Informer le chef d'engin moteur :

« Chef d'engin moteur, répondez. Ici l'accompagnateur de train (nom), incendie dans la voiture numéro ... Je répète : incendie dans la voiture numéro ... »

- Couper la climatisation ;

- Aller chercher les extincteurs ;

- Prendre toute autre mesure utile ...

- Particularité concernant les wagons-lits et les wagons-couchettes : ne pas oublier de réveiller les passagers en même temps que les autres mesures sont prises !

Le Tribunal prétend que l'alerte aurait pu avoir pour conséquence de précipiter tous les passagers dans le couloir « *en les laissant devenir la proie des fumées toxiques* ».

Là encore, le Tribunal se fonde sur une version plus qu'incertaine de la propagation de l'incendie.

Au surplus, s'il avait été dispensé en amont, lors de la montée dans les compartiments, quelques consignes élémentaires sur l'attitude à adopter en situation d'urgence, tel n'aurait certainement pas été le cas.

On ajoutera que quelques passagers ainsi alertés ont entrouvert la porte, constaté la fumée et refermé celle-ci.

Les fautes commises sont dès lors multiples :

- Il a provoqué directement l'incendie ce qui le place en situation d'auteur direct.
- Il ne l'a pas attaqué de façon adéquate.
- Il n'a pas prévenu les passagers au moment de quitter le wagon.
- Il a, conformément à la norme en vigueur au sein de la DB, verrouillé la porte du couloir<sup>13</sup> donnant sur la porte avant de la rame, abandonnant les voyageurs à leur sort qui ne pouvaient alors plus quitter la voiture que par les fenêtres.
- Paniqué, il traverse la moitié du train alors qu'il aurait pu donner l'alerte en recherchant son collègue de la voiture 118 et en tirant le signal d'alarme. Cette action aurait bien évidemment permis de bénéficier de précieuses minutes pour le sauvetage des passagers.

<sup>13</sup> Au moyen d'une clé plate qui est étrangère à toutes les normes en matière de sécurité ferroviaire

- L'insuffisance de sa formation est regrettable mais n'exonère pas cet employé qui dispose d'une ancienneté de plus de trente années. Il a de plus réussi en juin 2002 un examen dont le contenu suffisait à sauver les passagers s'il s'en était souvenu.
- Il n'a même pas eu la présence d'esprit démontrée par les voyageurs qui ont su tirer le système d'alarme et alerter les autres passagers.
- L'absence de briefing de sécurité est déplorable mais ne lui permettait pas d'ignorer que d'autres salariés étaient cantonnés à proximité.
- L'absence de moyen de communication avec le conducteur est affligeant mais ne constitue pas un élément incontournable
- La panique ne serait exonératoire que si elle présentait les caractères de la force majeure. L'admettre au profit d'un professionnel de l'accompagnement dans une situation de ce type qui n'est ni imprévisible ni irrésistible serait inacceptable.
- L'argument très germanique du recours préalable et obnubilé au chef de train ne constitue pas la norme première de la fonction et n'interdit pas de sécuriser avant toute chose les passagers comme c'est la règle dans les wagons lits.

Il apparaît ainsi évident et certain que le dommage généré a eu de multiples causes, liées, tant aux initiatives fautives qui les ont directement provoqués, qu'à des manquements en série qui en ont favorisé la réalisation.

La Cour ne pourra que s'en convaincre et retenir les abstentions fautives de Monsieur JANZ en lien avec le dommage.

## **b. La Deutsche Bahn**

La compagnie allemande est propriétaire de la voiture 120.

Le Tribunal l'a relaxée considérant que les faits reprochés :

- système inadapté de fermeture des portes de couloir et d'accès extérieur,
- présence d'un seul extincteur situé à l'opposé du point chaud,
- signalisation insuffisante de l'emplacement des marteaux brise vitres
- absence d'indication sur les modalités optimales de leur utilisation

n'étaient pas en relation causale avec le dommage.

C'est à tort que le Premier Juge s'est ainsi prononcé, tel qu'il va l'être démontré.

\*\*\*

Cette voiture présente de nombreuses non conformités aux normes UIC et donc RIC. Elle présente en toutes hypothèses une situation de danger.

- ⇒ La voiture n'est pas sonorisée<sup>14</sup>. Il s'agit d'un choix déterminé de la compagnie pour des raisons de confort. Cet état n'a pas permis d'envisager même de diffuser la moindre information aux passagers.

Le seul moyen de contact est le steward qui n'est pas polyglotte et nécessairement susceptible de défaillances.

Le fait que la seule solution d'alerte ait été le contact direct avec les passagers, contraignait inéluctablement les contrôleurs à revenir jusqu'à la voiture pour alerter et porter secours, alors qu'au moment de l'interception de M Janz, M BOETSCH était à proximité immédiate du système de sonorisation implanté voiture 112.

Il aurait pu annoncer le sinistre aux passagers de cette voiture, les inviter à fermer hermétiquement les portes des compartiments, leur indiquer où se trouvaient les marteaux et leur donner les indications nécessaires à l'ouverture des issues.

- ⇒ Le système de fermeture des portes de couloir et d'accès extérieur est manifestement inadapté.

Sur ce point, le Tribunal a retenu une **négligence fautive** de la DB en jugeant qu' « *il est indiscutable qu'en n'offrant pas aux voyageurs la possibilité de manoeuvrer manuellement les portes du couloir en cas d'incendie, et en ne permettant pas l'ouverture extérieure des portes latérales de la voiture, la DB a fourni un wagon dont les règles de sécurité en cas de sinistre n'étaient manifestement pas adaptés, puisque non conformes à l'état des connaissances en la matière, fixées par les fiches UIC* ».

Il n'en a pour autant pas tiré de conséquence au plan de la culpabilité.

- ⇒ La voiture ne comporte ce soir là qu'un seul extincteur<sup>15</sup> situé à distance du point chaud. Il ne s'agit pas d'un fait isolé puisque M JANZ a expliqué qu'une telle situation était courante. Rien n'est prévu pour remédier à une telle situation (pas d'extincteur de secours).

Il est vain de prétendre que la compagnie ne savait pas qu'il n'y avait qu'un extincteur et qu'il s'agirait d'un événement exceptionnel de toute façon sans portée puisque M JANZ n'aurait pas pensé à l'utiliser.

Rien ne permet de savoir ce qu'aurait pu faire le steward s'il avait eu l'extincteur à portée de mains<sup>16</sup>.

L'absence d'extincteur n'était pas inhabituelle et aucune procédure n'était prévue dans un tel cas. Il n'était prévu aucune procédure alternative alors que la présence de deux extincteurs constitue un élément de sécurité fixé dans la norme UIC et RIC pour les wagons lits.

Il ne peut être prouvé que l'extincteur aurait permis d'éteindre le sinistre mais il s'agit d'un fait d'une grande probabilité, d'une chance qui a été perdue et qui a nécessairement concouru au dommage.

L'absence d'extincteur constitue une négligence fautive de la DB à laquelle il aurait dû être remédié préalablement à la montée des voyageurs dans le train.

---

<sup>14</sup> Contrairement à la norme UIC 568

<sup>15</sup> violation de la norme 564-2

<sup>16</sup> Voir la première déposition de M Janz, livrée avant toute concertation

- ⇒ La pratique de suspendre des vêtements au dessus de la plaque électrique est courante pour ne pas dire constante. Elle ne peut avoir échappé à la compagnie qui n'apparaît pas avoir donné d'ordres spécifiques et clairs à ses agents.
- ⇒ Il existe<sup>17</sup> une issue de secours par compartiment mais le marteau qui en est le complément indispensable n'est pas visible.

La norme est claire et vise à permettre de trouver le marteau dans la pénombre et l'obscurité.

**5.3 - Le marteau doit être facilement repérable, même en cas de défaillance de l'éclairage, ceci peut être obtenu :**

- soit en appliquant au fond de la boîte une peinture à substance luminescente,
- soit en appliquant sur la face intérieure de la vitre de la boîte l'image autoluminescente d'un marteau suivant annexe 2.

**5.3.1 - A cet effet, il doit être utilisé une substance luminescente qui répond aux dispositions légales en vigueur et dont l'emploi ne présente aucun danger. En dehors d'un rayonnement bêta de faible énergie, elle ne doit présenter aucune autre radiation appréciable.**

**5.3.2 - La longévité de cette substance doit être de 5 ans au minimum.**

Le Tribunal a sur ce point relevé un **manque de prudence certain** de la DB en rappelant qu' « *un autocollant en quatre langues en signalait la présence, ce qui, a fortiori lors d'un réveil nocturne brutal, avec invasion des fumées dans l'habitacle n'était vraisemblablement pas suffisant pour permettre de les trouver instantanément* ».

Il aurait du ajouter que cette signalisation n'était pas conforme à la norme (non luminescent, non facilement repérable)

L'homologation par l'EBA de cette installation ne dispensait pas la DB de s'aligner sur les préconisations beaucoup plus sécurisantes de l'UIC applicable aux trains destinés à passer les frontières qui insistaient sur la nécessité d'une « *visibilité sans faille, avec placement des marteaux dans des boîtiers transparents, et signalés par une peinture luminescente* ».

Le lien de causalité entre l'absence de visibilité des marteaux et les comportements des passagers est évident notamment à la lumière du comportement des survivants :

On sait que les passagers survivants ont tous, à l'exception de M Greffet, commencé par ouvrir leur porte. Ils l'ont refermée dès qu'ils ont vu pénétrer les fumées (comportement classique décrit par plusieurs experts et témoins : Colonel pompiers, M Koenig...).

Ils ont désespérément cherché à ouvrir la fenêtre<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Conformément à la norme UIC 564-1

<sup>18</sup> se souvenir du témoignage de M Holterbach et de Mme Mercier qui devant le tribunal ont décrit de façon pathétique comment les passagers frappaient sur les vitres et quelle difficulté Mme Mercier avait eu à sortir du wagon.

Rien ne permet de retenir qu'un seul passager était mort à l'arrêt du train. Bien au contraire. **C'est la personne la plus exposée au feu qui a déclenché le système d'alarme.**

Les témoignages des rescapés<sup>19</sup> prouvent également le contraire puisqu'ils ont été réveillés par « des cris d'adultes ou d'enfants ».

Mme Mercier s'est précipitée à sa descente vers la cabine du conducteur qui était alors entrain de téléphoner, demandant à la sécurisation des lignes en raison de la présence de voyageurs sur les voies.

Le train était donc nécessairement à l'arrêt depuis un certain temps et les enfants criaient encore.

L'expert Kleniewski rapporte que « *les intoxications létales ne seraient intervenues qu'après l'arrêt du train, soit après au moins 5 minutes de développement du feu, les pompiers intervenant 5 minutes plus tard.* »<sup>20</sup>

Il est évident qu'un système luminescent et un marteau visible auraient permis d'utiliser l'outil adapté et donné une chance très importante à tous les passagers de se libérer.

Il en résulte que l'inaccessibilité des marteaux, l'insuffisance des extincteurs et l'inadaptation du système de fermeture des portes a **nécessairement concouru au dommage.**

Par ses négligences fautives, la DB a manifestement permis de créer les conditions à l'origine de la réalisation du dommage.

La Cour ne pourra que le constater et déclarera en conséquence la DB coupable du délit.

### **c. La SNCF**

C'est à tort que le Premier Juge est entré en voie de relaxe à l'égard de la SNCF considérant là encore l'absence de lien de causalité entre les faits reprochés (l'absence de moyens de communication et la circulation d'un wagon non conforme) et le dommage.

La SNCF a accepté un véhicule ne comportant qu'un seul extincteur, non sonorisé, verrouillé au moyen de clés non standardisées et dont les issues de secours n'étaient pas adaptées du fait de l'emplacement des marteaux.

Les conséquences de ces insuffisances ont déjà été développées.

\*\*\*

---

<sup>19</sup> Témoignages de Mme Mercier, M. Giraud, M. Hearn

<sup>20</sup> Rapport du 27 septembre 2004 (côte D 2629)

## **1. L'absence de moyens de communication**

Le Tribunal a écarté toute négligence fautive de la SNCF en relevant qu' « *aucune préconisation fixant l'état des attentes minimales en matière de sécurité, n'exigeait un tel équipement* ».

Or, il a été démontré précédemment que la sonorisation du wagon aurait pu suggérer et permettre un comportement différent de la part du responsable du train.

Ce fait a nécessairement contribué au dommage étant précisé que la sonorisation est retenue par de nombreuses normes. Pour exemple, 565-1 :

### **2.11 - Système de communication et d'information**

**\* 2.11.1 - Les voitures-lits seront équipées d'une installation de sonorisation suivant les fiches n° 440 et 568.**



## \* 4.2 - Système d'alarme

4.2.1 - Dans chaque compartiment de service, un système de sonorisation doit être installé pour permettre une communication entre :

- l'accompagnateur et le chef de train ;

ainsi que :

- l'accompagnateur et les autres accompagnateurs ;

Ce système doit être conforme aux prescriptions de la fiche n° 568.

4.2.2 - Réserve

4.2.3 - Réserve

4.2.4 - Un système d'appel de secours, indépendant de celui prescrit au point 3.1.1, doit être installé dans les compartiments de voyageurs pour leur permettre d'alerter l'accompagnateur.

4.2.5 - Un mode d'emploi du fonctionnement du système d'appel de secours doit être affiché dans les 4 langues RIC, dans les compartiments.

La Cour ne saurait reprendre l'analyse du Tribunal selon laquelle l'interphonie aurait en tout état de cause été inopérante du fait de l'absence de système de raccordement du wagon.

Cela vient simplement renforcer le caractère fautif et négligent du comportement de la SNCF en ce qu'elle a laissé circuler un wagon ne présentant pas les garanties de sécurité optimales pour les voyageurs.

Il est incohérent d'imposer un système de phonie et d'admettre que les prises équipant le wagon ne soit pas conforme à la norme applicable.

## 2. La circulation d'un wagon présentant des non conformités

Il est acquis que trois contrôles auraient pu avoir lieu :

- **Une visite d'acceptation**
- **Une visite technique**
- **Une visite de sécurité de l'ASCT**

Le Tribunal a considéré que la SNCF n'avait pas à vérifier cette voiture au delà de la ronde de sécurité en vertu de l'accord de confiance, de la labellisation RIC du véhicule et de l'arrêté du 5 juin 2000 ; la visite technique étant quant à elle sans objet puisque ne portant pas sur les équipements incriminés.

- ⇒ M Maestrini a expliqué que le contrôle de la présence des extincteurs fait partie de cette ronde de sécurité.
- ⇒ M Koenig a confirmé que l'absence d'obligation de contrôle technique ne constitue pas une impossibilité d'y procéder mais simplement un confort que s'accorde les compagnies ferroviaires.
- ⇒ M Selig a expliqué que « *la confiance naît du contrôle* ». Le simple fait que la SNCF ait contrôlé de nombreuses voitures DB dans l'année précédent l'accident aurait du attirer son attention sur les défauts fondamentaux des voitures lits démontrant qu'elles ne pouvaient être effectivement RIC par le simple fait qu'elles comportaient une fermeture infranchissable par les passagers des portes de couloir.
- ⇒ Ce point a d'ailleurs été constaté par M BOESCH agent « A »<sup>21</sup>

Certes ce verrouillage n'est pas nécessairement en lien direct et déterminant avec le dommage mais il constitue là encore un fait ayant concouru à sa réalisation.

Il démontre également que la voiture n'est pas conforme, **le sigle usurpé** et donc la vérification nécessaire malgré l'accord de confiance et les termes de l'arrêté ministériel qui ne posent qu'une présomption de conformité.

Ajoutons que le sigle ne permet pas de s'assurer du caractère sécuritaire de la voiture mais simplement de la conformité à la norme au moment où le véhicule a été construit. La voiture en cause avait près de 40 ans d'âge. La voiture « témoin » utilisée par les enquêteurs n'avait pas encore bénéficié des améliorations la rendant sujette à l'application de normes postérieures à sa construction.

L'audience devant le Premier Juge a par ailleurs démontré que **la conformité réglementaire n'assurait pas à elle seule la sécurité.**

Une vérification technique sérieuse suscitée par la constatations de l'utilisation de clés pour verrouiller les couloirs aurait nécessairement été de nature à faire apparaître le défaut de signalisation des marteaux.

Il n'est pas possible de nier que les passagers étaient dans une situation de piège absolu :

- ⇒ Pas d'échappatoire possible vers l'avant du fait de la position du wagon
- ⇒ Pas d'échappatoire possible par les portes donnant sur voie du fait des verrouillages
- ⇒ Pas d'échappatoire possible vers l'arrière du fait du feu
- ⇒ Pas d'échappatoire possible par les fenêtres devenues infranchissable du fait de l'absence de visibilité des marteaux.

Même sans incendie, il apparaît que le process mis en place est contraire aux principes les plus basiques en matière d'issues qui impose au moins deux sorties quelque soit la nature du lieu.

---

<sup>21</sup> Ce qui en langage « SNCF » signifie chef de train...

Les transporteurs ont à leur charge une obligation de sécurité de résultat. Les règles que pour l'essentiel ils ont mis en place eux même n'ont pas d'autre objectif.

S'en tenir à la règle appliquée de façon minimaliste en perdant de vue sa finalité constitue manifestement une erreur d'appréciation.

Il s'ensuit que les négligences de la SNCF ont nécessairement contribué à créer le dommage.

La Cour condamnera en conséquence la SNCF du chef du délit.

## **B. L'ACTION CIVILE :**

La présente constitution de partie civile a pour but de corroborer l'action publique et les constitutions de parties civiles des victimes dans un souci de solidarité, d'exemplarité et de prévention d'une part, et de demander réparation du préjudice direct subi d'autre part.

Le Tribunal qui s'était pourtant accordé plusieurs mois de délibéré a choisi contre la demande de la Fenvac de renvoyer sur intérêts civils ce qui retarde de façon anormale l'indemnisation des victimes.

Infirmant, la cour devra évoquer et statuer sur la réclamation de la Fenvac.

La Cour confirmera la Fédération Nationale des Victimes d'Accidents Collectifs recevable en sa constitution de partie civile fondée sur l'article 2-15 du Code de Procédure pénale (A).

Victime à part entière par l'atteinte à son objet statutaire (B), la FENVAC se démarque par l'analyse systémique de l'accident collectif, de toutes ses conséquences et de sa prévention qu'elle soumet non seulement au Tribunal, mais à ses interlocuteurs habituels en matière de prévention du risque et de prise en charge des victimes

## **A. Sur le cadre processuel de la constitution de la partie civile de la FENVAC :**

L'article 2-15 du Code de Procédure Pénale dispose :

*"Toute association régulièrement déclarée ayant pour objet statutaire la défense des victimes d'un 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 de ces victimes peut, si elle a été agréée à cette fin, exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne cet accident lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée. Les conditions dans lesquelles les associations visées au premier alinéa peuvent être agréées, après avis du ministère public, compte tenu de leur représentativité, sont fixées par décret.*

*Toute fédération d'associations, régulièrement déclarée depuis au moins cinq ans à la date des faits et inscrite auprès du ministère de la justice, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, dont l'objet statutaire est la défense des victimes d'accidents collectifs, peut exercer les droits reconnus à la partie civile, en ce qui concerne un accident collectif survenu dans les circonstances visées au premier alinéa, lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée.*

*Les associations et fédérations d'associations prévues par le présent article peuvent demander réparation des frais exposés en lien avec l'accident et qui sont la conséquence directe ou indirecte de l'infraction pour laquelle elles ont exercé les droits reconnus à la partie civile."*

Si le combat de la FENVAC en faveur des victimes est à l'origine du vote par l'Assemblée Nationale de l'article 2-15 du Code de Procédure Pénale<sup>22</sup>, il faut attendre 2004<sup>23</sup> pour que soit votée le 3<sup>ème</sup> alinéa permettant aux fédérations d'associations de se constituer partie civile.

<sup>22</sup> Loi n°95-125 du 8 février 19 Loi n° 2002-1138 du 9 septembre 2002

<sup>23</sup> Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 (article 76)

Depuis l'Arrêté Ministériel du 29 mars 2005 (Journal Officiel du 28 Avril 2005) la FENVAC est inscrite sur la liste des fédérations agréées par le Ministère de la Justice<sup>24</sup>.

L'action civile de la FENVAC a été reconnue et déclarée recevable et ses prétentions bien fondées aussi bien à l'appui de la recherche de la vérité que dans sa dimension indemnitaire et au visa de l'article 475-1 par de très nombreuses décisions judiciaires intervenues depuis 2005<sup>25</sup>.

La FENVAC s'est constituée depuis 2005 dans une trentaine d'instructions et à ce jour seuls deux juges d'instruction ont rendu une ordonnance d'irrecevabilité. La première a été infirmée par la chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Besançon (crash aérien de la Vèze du 19 octobre 2006) et la deuxième a été confirmée parce que la Cour d'Appel de Montpellier, dans cette espèce spécifique au transport aérien, a estimé qu'il s'agissait d'un vol « d'acceptance » et non d'un transport collectif au sens de l'article 2-15 du CPP (crash d'un A320 à Perpignan le 28 novembre 2008).

L'article 3 du Code de Procédure Pénale dispose :

*"L'action civile peut être exercée en même temps que l'action publique et devant la même juridiction. Elle sera recevable pour tous les chefs de dommages, aussi bien matériels que corporels et moraux, qui découleront des faits objets de la poursuite."*

C'est dans ces conditions que la FENVAC s'est légitimement constituée partie civile au cours de l'instruction et qu'elle entend aujourd'hui faire valoir cette constitution de partie civile devant la juridiction de jugement.

## **B. Le préjudice de la FENVAC : l'atteinte à son objet statutaire**

Pour bien comprendre le préjudice causé à la FENVAC, il est nécessaire de rappeler son histoire, les textes fondant son action, son rôle et ses actions concrètes en faveur des victimes et de la sécurité collective (1)

Ces éléments fondent la reconnaissance jurisprudentielle et l'indemnisation du préjudice subi (2) par la FENVAC suite à un accident collectif.

### **1. Origine, missions et actions de la FENVAC**

**Origine** - La FENVAC est née d'une catastrophe ferroviaire. Elle a en effet été créée le 30 avril 1994 à l'initiative des familles de victimes de la collision ferroviaire de la gare de Lyon (1988) qui se sont rassemblées avec les familles de 7 autres associations de victimes (Autocars de Beaune (1982),

---

<sup>24</sup> Un décret n° 2005-84 du 3 février 2005 fixe ainsi les conditions pour l'obtention de l'agrément : la fédération doit avoir 5 années d'existence, avoir au moins 10 associations elles-mêmes agréées au titre de l'article 2-15 CPP et regrouper au moins 1500 victimes.

<sup>25</sup> TGI de Bonneville / CA de Chambéry - procès de l'incendie du Tunnel du Mont Blanc (24 mars 1999), TGI Chambéry - procès de l'incendie du centre équestre de Lescheraines (5 août 2004), TGI de Dijon / CA de Dijon - procès de l'explosion au gaz du 145 av. eiffel à Dijon (9 décembre 1999), TGI de Strasbourg - procès suite à la chute d'un arbre dans le parc de Pourtalès, TGI de Basse Terre / CA de Basse Terre - procès du crash aérien de St Barthelemy (14 mars 2001), TGI de St Nazaire - chute de la passerelle du Queen Mary 2 (15 novembre 2003), TGI de Mulhouse Explosion au gaz rue de la Martre (26.12.2004), TGI de Toulouse - explosion de l'usine AZF (21 sep. 2001), TGI de Pontoise - procès du crash du Concorde (20 juillet 2000)...

Accident aérien d'Habsheim (1988), Incendie Hôpital de Bruz (1993), Incendie des thermes de Barbotan (1991), Effondrement de la Tribune de Furiani (1992), Crash de Cap Skirring (1992) Accident ferroviaire de Melun (1991)).

Leur but était d'engager une réflexion globale sur le statut des victimes d'accidents collectifs et l'assistance qui pouvait leur être offerte alors même que n'existait aucune disposition spécifique à ce type de catastrophes. La FENVAC s'inscrit alors dans le sillage du travail réalisé alors par SOS ATTENTATS et sa fondatrice, Mme Françoise RUDETZKI, laquelle a depuis rejoint la fédération.

Jacques BRESSON qui a perdu son fils dans l'accident de la gare de Lyon sera dirigeant exécutif de la Fédération jusqu'en 2005. Il en est depuis le président d'honneur et il a assisté à plusieurs journées de la présente audience.

La FENVAC est une association créée et animée uniquement par des familles de victimes au service d'autres familles de victimes, au nom de la solidarité et de l'entraide, entre personnes ayant à traverser les mêmes épreuves.

C'est une démarche purement altruiste

Elle regroupe aujourd'hui les victimes de plus de 70 accidents collectifs : explosions, incendies, collisions ferroviaires, crashes aériens, naufrages, catastrophes naturelles...

**Ses missions statutaires-** L'article 2 des statuts de la FENVAC dispose que celle-ci prendra toutes initiatives destinées à améliorer la sécurité des personnes réunies ou transportées collectivement et incitera par tous moyens les pouvoirs publics garants de la sécurité collective à prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'un accident ne se reproduise pas.

L'objet statutaire de la FENVAC est ainsi défini:

*« La Fédération se veut porteuse d'un intérêt général à la sécurité collective, qu'elle entend par ses actions défendre et promouvoir, et en cas d'accident la Fédération intervient pour accompagner les victimes et leur porter aide et assistance.*

*La Fédération poursuit les buts suivants : entraide, solidarité, vérité, justice, prévention et mémoire.*

*En fonction de ses buts, la Fédération pourra selon les cas aider ses adhérents à entreprendre les actions suivantes, ou les entreprendre elle-même :*

*Entraide :*

*Apporter aux victimes un soutien moral, notamment en organisant des rencontres et l'entraide entre les adhérents, l'originalité et la spécificité de la Fédération tenant à ce qu'elle rassemble des personnes ayant vécu des drames analogues.*

*Les aider, si elles le souhaitent, à se réunir en association.*

*Accompagner les victimes et leurs associations dans la durée et dans l'ensemble de leurs démarches.*

*Assurer l'expression et la représentation de l'ensemble des victimes.*

*Solidarité :*

*Obtenir des organismes concernés toute aide d'urgence aux victimes.*

*Faciliter les relations entre les victimes et les acteurs, publics et privés, intervenant dans la suite d'un accident.*

*Contribuer à l'adoption par les autorités et les acteurs privés de dispositifs pérennes de prise en charge et d'accompagnement des victimes.*

*Participer à toute réflexion, à l'échelle nationale, européenne et internationale sur l'ensemble des domaines intéressant les victimes d'accidents collectifs afin d'améliorer leur situation.*

*Vérité :*

*Obtenir tous renseignements sur les circonstances et les causes de l'accident.*

*Mettre à disposition des victimes l'expertise et l'expérience acquises par la Fédération.*

*Développer et diffuser sa propre analyse de l'accident.*

*Justice :*

*Assurer l'information des victimes et de leurs conseils au regard de l'expérience acquise par la Fédération concernant les procédures pénales et indemnitaires. Participer à toute action judiciaire destinée à faire la lumière et à découvrir la vérité sur les causes et les responsabilités de tout accident, notamment en se constituant partie civile dans le cadre de l'article 2-15, alinéa 3, du Code de Procédure Pénale, dans la mesure où tout accident ou toute infraction potentiellement créatrice d'accident porte atteinte au présent objet social.*

*Permettre à ses associations membres de se constituer partie civile en l'aidant à obtenir son agrément du Ministère de la Justice au titre de l'article 2-15 du Code de procédure pénale. Contribuer à une réparation rapide, transparente et équitable des préjudices subis par les victimes notamment dans le cadre des comités de suivis.*

*Obtenir réparation du préjudice subi par la Fédération, et aider l'association à obtenir réparation du sien.*

*Prévention :*

*Inciter par tous moyens les pouvoirs publics, garants de la sécurité collective, à prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'un accident ne se reproduise pas.*

*Proposer ou favoriser toute action, contact, partenariat avec les organismes concernés par la sécurité concepteurs, constructeurs, opérateurs, pouvoirs publics.*

*Obtenir la création de - et participer à - toute instance de consultation ou de réflexion en matière de sécurité des personnes.*

*Promouvoir une journée nationale annuelle de la sécurité.*

*Mémoire :*

*Veiller par tout moyen à ce que les accidents ne soient pas oubliés.*

*Aider les familles à obtenir l'édification d'un monument du souvenir.*

*La Fédération n'a aucun caractère confessionnel ni politique. Sa durée est illimitée ».*

**Ses actions au titre de l'amélioration de la prise en charge et de l'accompagnement des victimes d'accidents collectifs** – La FENVAC est aujourd'hui un accompagnateur reconnu des victimes de catastrophes collectives auxquels elle témoigne sa solidarité et son aide (l'ensemble des membres de la FENVAC ayant connu des drames analogues) en même temps qu'un interlocuteur direct et régulier de l'ensemble des acteurs, publics et privés<sup>26</sup>, impliqués dans les suites d'un accident collectif.

Invitée par le Ministère de la Justice à participer aux travaux du C.N.A.V (Conseil National d'Aide aux Victimes), la FENVAC a contribué largement à la rédaction en 2003 du « Guide méthodologique de prise en charge des victimes d'accidents collectifs »<sup>27</sup>, document de référence définissant et organisant les différentes interventions et actions initiées suite à un accident collectif.

En 2006, elle a participé à un second groupe de travail du C.N.A.V portant cette fois si sur « le soutien psychologique dans la durée des victimes d'accidents collectifs »<sup>28</sup>.

Depuis 2010, la FENVAC est membre titulaire du C.N.A.V. aux côtés des représentants d'autres ministères, de parlementaires, de magistrats, de représentants des assureurs et autres personnes qualifiées et participe à différents travaux sur l'amélioration de la prise en charge des victimes<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> Le Ministère de la Justice (Cabinet, SADJAV, DACG, DACS, par ex. DOC 10), Ministère de l'Intérieur (Délégation aux victimes, IRCGN), Présidence de la République (Conseiller Justice), Premier Ministre (Conseiller Justice), Ministère des Affaires Etrangères (Centre de Crise, cf Annexe documentaire DOC 6 et 7), CNB, FFSA, GEMA, Assureurs, FGTI, INAVEM (cf. DOC 8),

<sup>27</sup> Annexe documentaire, DOC 4

<sup>28</sup> Annexe documentaire, DOC 4 bis

<sup>29</sup> Annexe documentaire, DOC 3

Dans la survenance immédiate d'un accident, son rôle d'accompagnateur est reconnu et consacré dans certains plans rouges établis par les Préfectures et pour ne prendre qu'un exemple récent, lors du crash de l'avion reliant Rio de Janeiro à Paris, la FENVAC a été présente dès le premier jour au sein de la cellule d'accueil des familles à la demande du Procureur de la République de Seine St Denis. Dorénavant, l'ensemble des coordonnées des victimes et de leurs proches lui sont adressées très rapidement pour lui permettre d'aider les victimes immédiatement.

Elle est également la seule organisation de victimes à être signataire d'une Convention pluriannuelle d'objectifs avec le Ministère de la Justice<sup>30</sup>.

Sur le plan de l'indemnisation des victimes, FENVAC est systématiquement associée aux procédures d'indemnisation prévues par le « Guide méthodologique » et siège actuellement dans quatre comités d'indemnisation (explosion au gaz de Bondy, explosion au gaz de Lyon, sur irradiation au CHU de Rangueil de 145 patients et accident d'un car de touristes français en Turquie). Elle a participé au comité d'indemnisation suite à l'accident ferroviaire de Zoufftgen<sup>31</sup>.

Au moment de la publication en 2008 par la FFSA et le GEMA du « Livre Blanc sur la réparation du préjudice corporel », elle s'est opposée à plusieurs de ses dispositions. Quelques mois plus tard, elle intervient régulièrement dans le débat parlementaire, comme par exemple sur la PLFSS<sup>32</sup>, sur la proposition de loi du député LEFRAND concernant l'indemnisation des victimes<sup>33</sup>.

La Fédération est régulièrement sollicitée pour participer à des colloques<sup>34</sup>, séminaires, formation universitaire (Master 2 des Universités de Pau, Mulhouse et Paris 13) ou professionnelles (par exemple à l'ENM<sup>35</sup>, Ecoles de gendarmerie et de police), et groupes de réflexions dans lesquels elle peut faire valoir son expérience et aussi être le relais des préoccupations, besoins et des attentes des familles de victimes.

Elle organise elle-même régulièrement des colloques<sup>36</sup>. Les thèmes traités depuis 2003 sont les suivants : la prévention des risques environnementaux et technologiques (2003), le bilan des 10 années de fonctionnement de la FENVAC, (2004), l'indemnisation des victimes d'accidents collectifs (2005), les accidents collectifs survenus à l'étranger (2006) l'expertise judiciaire, technique et technologique (2007), la place de la victime dans le procès pénal (2008) et prochainement la victime d'accident collectif en Europe.

Ces colloques permettent une prise de contact et un échange entre victimes et professionnels et participent plus particulièrement au rapprochement du monde judiciaire et du monde associatif.

Enfin, parce que beaucoup d'accidents à l'image de l'incendie du Paris Munich ont une dimension internationale, la FENVAC développe ses relations avec des associations de victimes étrangères et avec des instances européennes et internationales impliquées.

En 2010, La FENVAC a été la seule organisation de victimes à être auditionnée sur le règlement communautaire relatif aux enquêtes et à la prévention des accidents aériens<sup>37</sup>. Elle a notamment obtenu que les Etats membres et les compagnies aériennes desservant l'Union soient obligés de mettre en place des plans de gestion de crise pour les familles de victimes, avec de surcroît la reconnaissance inédite dans un texte européen de la notion d' «association de victimes».

Sur le plan international, la FENVAC a le statut d'observateur depuis 2008 à l'OACI, agence de l'ONU en charge de l'aviation civile internationale. Elle est intervenue à deux reprises concernant les conventions de Montréal de 1999 et 2009<sup>38</sup>, et elle est membre du groupe de travail international sur la circulaire OACI 285 relatif aux familles de victimes d'accidents aériens.

---

<sup>30</sup> Annexe documentaire, DOC 2 et 2bis

<sup>31</sup> Annexe documentaire, DOC 5

<sup>32</sup> Annexe documentaire DOC 9

<sup>33</sup> , Annexe documentaire DOC11

<sup>34</sup> Annexe documentaire DOC 14 15 16 17 20 21 22 23

<sup>35</sup> Annexe documentaire DOC 18 et 19

<sup>36</sup> Annexe documentaire DOC 24 25 26

<sup>37</sup> Annexe documentaire, DOC 12

<sup>38</sup> Annexe documentaire, DOC 13



**Ses actions au titre de la prévention des accidents** – Relayant la phrase « *plus jamais ça !* » commune à toutes les familles de victime, la FENVAC ambitionne de jouer un rôle dans la prévention des accidents tant via la poursuite pénale des entreprises créatrices de risques que dans des relations institutionnelles avec ces mêmes et les autorités de réglementation et de tutelle. Loin d'être donc contradictoires, ces démarches sont complémentaires<sup>39</sup>.

Premièrement, la conviction profonde de la FENVAC est que le procès pénal est un élément essentiel de la prévention des accidents. Seule l'instruction pénale permet d'aller en transparence et contradictoirement au fond des choses. Le procès et sa médiatisation permettent de rendre public ce que les créateurs de risques préféreraient bien souvent dissimuler et le regard de la Justice permet de limiter la culture de l'entre soi et de l'aspiration à l'auto régulation des entreprises poursuivies.

Dans sa démarche judiciaire, forte de son expérience de ces procédures complexes et techniques, la FENVAC entend, au côté des victimes et de leurs associations, incarner à travers toutes ces affaires la permanence d'un combat contre la négligence, l'imprudence, le non respect des règlements, et tous les comportements qui entraînent les catastrophes.

Défendant devant les juridictions pénales une approche systémique de l'accident collectif, allant au-delà du simple lampiste, elle vise à s'assurer ainsi de la sanction des « mauvais professionnels » tout au long de la chaîne causale.

Partie civile dans la présente procédure, la FENVAC a joué un rôle propre en complément des diligences accomplies par les parties et par le magistrat instructeur. Elle a suivi l'évolution de l'instruction Il est à noter qu'aucune association de victimes au sens de l'article 2-15 CPP n'a été créée par les familles de victimes. En conséquence de quoi, la Fédération s'est attachée à être présente en permanence, s'efforçant d'être particulièrement pro-active tout au long des débats devant le tribunal correctionnel. Elle a également rendu compte publiquement et exhaustivement de ces débats via son site internet.

Deuxièmement, la FENVAC a établi des relations avec plusieurs grands groupes tels que GDF-Suez, EDF, TOTAL, AIR France (en cours de rédaction) en signant avec elles des conventions<sup>40</sup> et en obtenant auprès d'elles des financements. La démarche de la FENVAC est effectivement de demander aux entreprises concernées de lui permettre d'exercer une « vigie citoyenne » pour reprendre les termes de la sociologie G. Decrop, et de s'assurer plus particulièrement que l'ensemble des leçons d'un accident ont bel et bien été tirées.

Il est à noter que si la SNCF a accepté d'intégrer les représentants de la Fédération dans les instances de concertation avec les associations de consommateurs, **elle a toujours refusé toute idée de convention et de financement de la Fédération au titre de la prévention, arguant d'un obstacle juridique quelque peu obscur.**

A titre d'exemple, les échanges avec GDF depuis 1999 sont les plus nombreux (3 réunions avec le directeur de la sécurité et les différents services et une visite de terrain sur une installation) et permettent de faire en profondeur le tour de l'ensemble des vulnérabilités en matière de sécurité gaz (canalisations en fonte cassante, cartographie, odorisation du gaz, sécurité des installations, gestion de crise ...). GDF est une entreprise qui a à cœur de prouver ses actions en faveur de la sécurité, y compris directement en s'adressant aux victimes directes d'explosions dues au gaz. Plusieurs questions soulevées par nous au regard de l'accidentologie ont donné lieu à des travaux de R&D et à des véritables changements opérationnels sur le terrain. Outre l'intérêt au regard de la prévention, ces actions participent de façon importante au processus complexe de réparation des victimes.

Troisièmement, la FENVAC échange régulièrement avec un certain nombre d'administrations telles que la Direction de la prévention des risques du Ministère de l'écologie et du développement durable, la DGAC (direction générale de l'aviation civile), le BEA-TT (Bureau enquête accidents-transport terrestres), le BEA (Bureau d'enquêtes et analyses pour la sécurité du transport aérien), la délégation

---

<sup>39</sup> Sur une analyse sociologique du souci de prévention des victimes, Annexe documentaire DOC 27 et 28

<sup>40</sup> Un exemple de convention, Annexe documentaire DOC 29

interministérielle à la sécurité routière, la direction de la défense et de la sécurité civile, le ministère de l'éducation nationale (concernant les sorties scolaires) ...

De 2008 à 2011, à l'invitation conjointe du Ministère de l'Intérieur et du Ministère de l'Ecologie et du développement durable, la FENVAC a été associée à différents groupes de travail pluridisciplinaires regroupant administrations, entreprises, organisations professionnelles, salariés autour de la question des accidents consécutifs à la perforation de canalisations de gaz lors d'opérations de travaux publics<sup>41</sup>. Un deuxième groupe de travail a été initié par le Ministère, début 2010 et est toujours en cours, et il s'attache à traiter de la sécurité des installations intérieures de gaz. Ces nombreuses réunions pour conséquence très concrète la modification substantielle du cadre réglementaire avec notamment l'édiction en commun de nouveaux décrets. Le Ministère de l'Ecologie et du développement durable a souhaité pérenniser cette intervention de la FENVAC en proposant de l'intégrer dans le Conseil supérieur de la prévention des risques technologiques<sup>42</sup>.

Quatrièmement, afin d'approfondir sa réflexion sur la sécurité collective, la FENVAC a adhéré à l'Institut pour une culture de la sécurité industrielle (ICSI) et l'Institut pour la maîtrise des risques (IMdR). Grâce à ces adhésions, la Fédération participe à des colloques, séminaires et groupes d'échanges<sup>43</sup> avec les industriels dans lesquels elle peut faire valoir l'expériences des accidents qu'elle a eu à connaître et aussi être le porte parole des familles de victimes, de leurs ressentis et de leurs interrogations.

Quinze années après sa création, la FENVAC jouit ainsi d'une reconnaissance institutionnelle unique forte, et année après année, elle développe davantage ses actions au service des victimes et de la sécurité de tous.

## **2. L'indemnisation du préjudice subi**

La FENVAC par ses missions, son engagement dans la durée, son expérience et son retour d'expertise a acquis une expertise citoyenne originale qu'elle a mise au service de la sécurité et de la vérité.

La Fédération est fondée à revendiquer la reconnaissance d'un préjudice qui lui est propre, comme toute partie civile au procès pénal.

La Fédération, telle qu'elle est prévue à l'article 2-15 du CPP, a nécessairement par essence souffert du dommage directement causé par l'infraction. C'est même l'infraction qui est la cause et l'objet de l'intérêt à agir de la FENVAC.

Elle participe à l'action publique et a droit à réparation de tous les chefs de dommage aussi bien matériels que corporels ou moraux qui découlent des faits objets de la poursuite.

La Cour de Cassation applique au préjudice associatif découlant du dommage causé par l'infraction pénale, la règle générale de l'appréciation souveraine par les Juges du fond de l'ampleur des dommages et de leur réparation. Les Juges du fond sont souverains pour apprécier le préjudice dès lors que l'action est recevable<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> Présentation de ce travail, DOC 32

<sup>42</sup> Projet de décret permettant la représentation de la FENVAC, DOC 30

<sup>43</sup> Annexe documentaire, DOC 31

<sup>44</sup> "Attendu qu'en déclarant recevable et fondé par les motifs propres repris aux moyens, l'action civile de l'association LA MONTAGNE qui gère l'établissement où se sont déroulés les faits poursuivis, la Cour d'Appel qui a fait l'exacte application des articles 2 et 3 du Code de Procédure Pénale n'a pas encouru les griefs allégués,

Au titre de sa constitution de partie civile, et sous réserve de la compétence du juge correctionnel en la matière<sup>45</sup>, la FENVAC se voit allouer toujours allouer des dommages et intérêts en réparation du préjudice direct et personnel subi.

**A titre d'illustration, quelques éléments sur la reconnaissance jurisprudentielle du préjudice de la Fédération :**

→ Tribunal Correctionnel de BONNEVILLE dans le cadre de la catastrophe du Mont-Blanc. Le jugement en date du 27 Juillet 2006 a déclaré la demande recevable et retenu les motifs suivants pour acter le bien-fondé:

*"L'objet de cette association est, selon l'article 2 de ses statuts, d'aider les associations adhérentes à réaliser un ou plusieurs de leurs objectifs dans le but général d'obtenir plus de solidarité, de vérité et de justice pour les victimes d'accidents collectifs ou de catastrophes de quelque nature que ce soit et de contribuer à améliorer la sécurité pour tous. "*

Il a également été retenu que la FENVAC avait participé au procès et au soutien et à l'accompagnement des familles des victimes, que l'intérêt collectif des victimes a été considérablement atteint lors de la catastrophe du 24 mars 1999 et qu'elle est légitime à demander l'allocation de dommages-intérêts lui permettant de prendre toutes initiatives pour poursuivre l'analyse des risques, la réflexion à mener avec les pouvoirs publics ou les sociétés concessionnaires d'autoroutes ou d'ouvrages publics pour prendre toutes les mesures nécessaires à la prévention pour qu'un tel drame ne se reproduise pas.

La FENVAC s'est vue allouer un montant de 5 000 € à titre de dommages-intérêts

Il s'agissait de la première intervention de la FENVAC s'était constitué à l'audience, la veille des réquisitions du Parquet.

→ Le 24 novembre 2008, le tribunal correctionnel d'Albertville suite à un accident de tapis mécanique ayant fait 2 victimes à Val Cenis a alloué 5000 euros de dommages et intérêts à la FENVAC.

→ Le 2 juillet 2009, la Cour d'appel confirme le jugement du tribunal correctionnel de St Nazaire suite à la chute de la passerelle du Queen Mary2 en ce qu'il octroie à la FENVAC la somme de 15 000 euros « en réparation de son préjudice moral ».

→ Le 19 novembre 2009<sup>46</sup>, au titre du 470-1 du fait d'une relaxe générale suite à l'explosion de l'usine AZF, le tribunal correctionnel de Toulouse a ainsi motivé l'octroi de dommages et intérêts à la FENVAC :

*« La FENVAC, qui est la seule fédération d'associations à avoir obtenu l'agrément ministériel prévu à l'alinéa 2 de l'article 2-15 du Code de Procédure Civile, est connue sur le plan*

---

*que le moyen qui remet en discussion l'appréciation souveraine par les Juges du fond des faits en circonstance ne saurait être accueilli.*" (Arrêt de la chambre criminelle de la Cour de Cassation du 27 novembre 1996, pourvoi n° 96-80318)

<sup>45</sup> Dans les contentieux nombreux relatifs aux explosions au gaz, l'indemnisation relève le plus souvent de la compétence du juge administratif (par ex. Cour d'appel de Dijon 21.12.2006).

<sup>46</sup> Dans cette procédure la partie adverse avait contesté la demande indemnitaire de la FENVAC se basant sur un arrêt de la Cour de cassation du 3 juin 2009. L'éventuelle évocation de cet arrêt pour contester le droit à indemnisation de la FENVAC ne pourrait procéder que d'une erreur d'interprétation. En effet, dans le cadre très spécifique d'un accident aérien, la question de droit posée était celle de savoir si la Fédération relevait ou non pour son indemnisation de la convention de Varsovie régissant le transport aérien. Répondant par l'affirmative, la Cour d'appel de Basse Terre a renvoyé la FENVAC à mieux se pourvoir. La Cour de Cassation qui ne s'est intéressée qu'à ce point de droit a rejeté le pourvoi, maintenant sa jurisprudence ancienne. Voir arrêt, mémoire du rapporteur et conclusions de l'avocat général annexés avec les pièces relatives à l'indemnisation.

*national pour son activité constante en vue de la défense des intérêts des victimes d'accidents collectifs , par le biais de différents types d'actions: accompagnement des associations de victimes, participation à des travaux de réflexion sur la prise en charge et l'indemnisation des victimes mais également sur la sécurité collective, participation à des comités d'indemnisation amiables, présence dans des cellules d'accueil d'urgence des familles à l'occasion d'accidents collectifs. L'explosion du 21 septembre 2001, qualifiée de catastrophe industrielle la plus importante en France depuis la seconde guerre mondiale, ayant entraîné le décès de 31 personnes, blessé plus d'un millier de personnes et ayant causé d'innombrables dégâts matériels, a ainsi nécessairement porté atteinte aux intérêts collectifs que la fédération défend. Le préjudice direct et personnel qu'elle a subi en raison de la spécificité du but et de l'objet de sa mission justifie ainsi qu'il lui soit accordé la somme de 15000 euros à titre de dommages et intérêts. »*

Plus récemment, le 6 décembre 2010<sup>47</sup>, le tribunal correctionnel de Pontoise écrit dans son jugement que : « l'accident de l'avion Concorde à l'origine de la mort brutale de 113 personnes a porté atteinte aux intérêts collectifs que défend la FENVAC » et « le préjudice personnel et direct subi par la FENVAC sera réparé par l'allocation de la somme de 8000 euros »

L'article 2.15 prévoit désormais que la Fenvac peut demander réparation des frais exposés en lien avec l'accident et qui sont la conséquence directe ou indirecte de l'infraction pour laquelle elles ont exercé les droits reconnus à la partie civile.

Cette possibilité s'ajoute au préjudice résultant de la violation de l'objet statutaire.

### **3. Les frais irrépétibles**

Les frais irrépétibles sont :

- ⇒ Les dépenses engagées par la Fédération pour le suivi de l'instruction, la préparation et le suivi de l'audience pénale devant le Tribunal Correctionnel de NANCY et la Cour de céans.

Il convient de relever que si la FENVAC bénéficie de financements publics et privés, au titre d'une Convention pluriannuelle d'objectifs signée avec le Ministère de la Justice d'une part, et au titre de conventions portant sur la prévention signées avec un certain nombre d'entreprises d'autre part, **ces financements excluent toutes dépenses effectuées au titre de l'action judiciaire**<sup>48</sup>.

Ils sont modiques et ne lui permettent que de financer son fonctionnement quotidien et sa logistique.

Dès lors, il apparaît nécessaire d'intégrer au titre des frais irrépétibles de l'article 475-1 les dépenses engagées par la Fédération pour le suivi du présent accident et de la procédure.

Le permanent de la FENVAC étant un juriste de formation supérieure bac+5 il sera retenu un taux horaire de 65 euros, intégrant les frais généraux venant en sus des couts salariaux.

Le temps consacré à la présente procédure a été, durant 3 années, de 75 heures soit, **4875 euros au titre du temps passé.**

---

<sup>47</sup> Idem note 26

<sup>48</sup> Cf budget prévisionnel au titre de la CPO, DOC 2

Sont joints en annexes les justificatifs des frais relatifs à la présence à l'audience des deux représentants de la FENVAC (M. GICQUEL et M. BRESSON, présents en alternance), de son Conseil et d'une assistance juridique pour un montant total de **4327,55 euros**<sup>49</sup>. S'y ajoute le temps passé devant la Cour qui sera chiffré à **2000 euros**.

⇒ Les honoraires d'avocats.

Il est versé aux débats une note d'honoraires détaillée de 54 611,72 euros HT soit **TTC 65.314 euros**.

Ainsi, la FENVAC sollicite la condamnation des prévenus à lui payer la somme totale de **71.642 euros** au titre de l'article 475-1 du CPP.

Cette somme est sans commune mesure avec les moyens dont ont disposé les prévenus pour organiser leur défense.

**En conséquence** la FENVAC apparaît particulièrement bien fondée en sa demande de dommages et intérêts, l'infraction portant manifestement atteinte aux buts qu'elle poursuit tant concernant la sécurité collective que la protection des personnes et des biens.

L'incendie du train Paris-Munich a frappé la Fédération au cœur de ses préoccupations et de sa raison d'être.

Il est sollicité la condamnation des prévenus à payer à la FENVAC la somme de **30 000 euros** en réparation du préjudice direct et personnel subi et la somme de **71.642 euros** sur le fondement de l'article 475-1 du code de procédure pénale, en indemnisation des frais irrépétibles qu'elle a du exposer pour assurer sa défense.

Si par extraordinaire la Cour était amenée à prononcer une ou des décisions de relaxe, elle ferait alors application des dispositions de l'article 470-1 du code de procédure pénale.

Ce texte dispose :

*« Le tribunal saisi, à l'initiative du ministère public ou sur renvoi d'une juridiction d'instruction, de poursuites exercées pour une infraction non intentionnelle au sens des deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article 121-3 du code pénal, et qui prononce une relaxe demeure compétent, sur la demande de la partie civile ou de son assureur formulée avant la clôture des débats, pour accorder, en application des règles du droit civil, réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé la poursuite »*

La FENVAC est bien fondée en conséquence, à titre infiniment subsidiaire, à demander à la Cour de faire application des dispositions de l'article 470-1 du code de procédure pénale et de condamner solidairement les civilement responsables au paiement de l'ensemble des sommes sollicitées ci-avant tant au titre des dommages intérêts qu'au titre des frais de procédure.

Il importe que l'indemnisation effective puisse intervenir rapidement au regard de la date des faits de la nécessaire prise en charge des divers frais et honoraires, afin d'assurer leur règlement et afin que la FENVAC puisse accomplir ses missions statutaires.

---

<sup>49</sup> Voir pièces justificatives des demandes indemnitaires en annexe

## PAR CES MOTIFS

Sur l'action publique,

INFIRMER partiellement le jugement

Et statuant à nouveau,

DECLARER l'ensemble des prévenus coupables des faits qui leur sont reprochés

STATUER ce que de droit sous le bénéfice des réquisitions du Ministère public,

Sur l'action civile,

Au besoin en application des dispositions de l'article 470-1 du code de Procédure Pénale,

CONDAMNER les prévenus à payer à la FENVAC, prise en la personne de son représentant légal, la somme de **30 000 euros** à titre de dommages et intérêts en indemnisation du préjudice subi

CONDAMNER les prévenus à payer à la FENVAC, prise en la personne de son représentant légal, la somme de **71.642 euros** sur le fondement de l'article 475-1 du code de procédure pénale.

Condamner les prévenus aux dépens de l'action civile.

SOUS TOUTES RESERVES