

Académie de l'Air et de l'Espace
« Accidents aériens : L'expertise Judiciaire
Réalités et interrogations » 6-7 juin 2007

Table Ronde n° 4 L'expertise à l'épreuve des médias et des victimes

Présentation de l'Inavem

Tout d'abord, je tiens à remercier l'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace pour m'avoir conviée à ce colloque en tant que représentante de l'Inavem.

Quelques mots rapides d'abord sur l'Inavem et les services d'aides aux victimes (I) avant d'aborder un droit fondamental des victimes : le droit à la vérité (II).

I. Présentation de l'Inavem

L'aide aux victimes relève d'une politique publique, interministérielle, fortement affichée, revendiquée et reconduite par tous les Gardes des Sceaux et dans laquelle l'Institution Judiciaire s'implique fortement.

Les services d'aide aux victimes créés depuis 1982 sont aujourd'hui 150 et les permanences couvrent l'ensemble du territoire national sans grande disparité géographique.

Les structures d'aide aux victimes sont regroupées au sein de l'Institut National d'Aide aux Victimes et de Médiation, créé en 1986 et qui est devenu en 2004 la fédération nationale des associations d'aide aux victimes.

Il convient de ne pas confondre, ainsi que cela vient d'être fait dans un ouvrage récemment paru, les services d'aide de l'Inavem avec les associations de défense des victimes, qui sont elles des associations regroupant les victimes d'un événement dramatique elles-mêmes regroupées dans des fédérations comme la FIVAA et la FENVAC, et dont je salue les représentants. L'Inavem, contrairement aux associations de victimes, n'a aucune vocation à se porter partie civile dans un procès pénal de catastrophe aérienne, son rôle est d'accompagner les victimes en leur proposant une aide juridique, psychologique et sociale. Les associations de victimes ont elles un droit reconnu par le Code de procédure pénale de se porter partie civile au procès pénal.

En réalisant un *diagnostic généraliste* et en proposant une information sur les droits, un soutien psychologique et set un accompagnement social, les associations d'aide aux victimes assurent une analyse globale et pluridisciplinaire des problématiques des victimes, leur permettant de mettre en action les partenaires de façon coordonnée.

Exemple de procès du Mt Ste Odile : le service d'aide aux victimes de l'association Espoir, seul service d'aide aux victimes de la région de Colmar a été sollicité le 8 février 2006 par la Présidente et le Procureur de la République du Tribunal de Grande Instance (TGI) de Colmar pour l'aide aux victimes du procès de l'accident du Mont Sainte Odile qui s'est déroulé du 2 mai au 27 juin 2006. L'objet de cette demande était de réaliser une mission globale d'interface entre les parties civiles et victimes de l'accident du Mont Sainte-Odile et le TGI de Colmar, tant pour des aspects purement matériels, que juridiques ainsi que pour une aide psychologique. L'association a proposé un dispositif en 3 phases :

- l'élaboration du dispositif et de sa mise en place avant le procès ;
- le dispositif pendant le procès ;
- l'après procès.

Un juriste a été recruté pour la durée du procès et un accord a été passé avec deux associations d'aide aux victimes du Bas-Rhin, Accord 67 et SOS Aide aux Habitants, pour que celles-ci détachent à mi-temps une de leur psychologue. En mars, l'association a adressé un courrier à 350 personnes, afin d'informer les victimes de la présence et du rôle d'Espoir afin qu'elles ne se sentent pas démunies face à ce qui les attendait et qu'elles aient un interlocuteur à qui poser toutes les questions. Elle a rencontré à plusieurs reprises les représentants de l'association de victimes de l'accident du Mont Sainte Odile, Echo. Un numéro de téléphone a été dédié aux appels des victimes.

Pour faire face à l'affluence des premiers jours du procès, tous les salariés du service judiciaire d'Espoir étaient présents la première semaine.

L'action d'Espoir a été placée sous le signe de la collaboration avec l'autorité judiciaire tout au long du procès. Ainsi, au fur et à mesure que se dessinait avec plus de précision le programme des audiences, l'huissier du Tribunal tenait informée l'association afin qu'elle puisse adapter son intervention en fonction des besoins. Par exemple, lorsqu'elle était étions informée que des thèmes relatifs aux comportements du commandant de bord et du copilote étaient abordés, l'association a concentré son attention sur les familles de l'équipage.

Au total sur toute l'action du Mont Sainte Odile, l'association Espoir est intervenue 903 fois.

Pour l'Inavem, les droits des victimes sont :

- le droit d'être secouru ;
- le droit d'être aidé dès la survenance de l'événement et dans la durée ;
- le droit d'être informé ;
- le droit d'être indemnisé.

Et le **droit de participer à la recherche de la vérité** dans le cadre d'un procès civil ou pénal équilibré, équitable et totalement contradictoire.

II. Le droit à la vérité

Un courant milite actuellement pour la suppression du procès pénal en matière d'infractions non intentionnelles, permettez-moi de défendre ici le point de vue opposé avant d'aborder plus précisément la question de l'expertise judiciaire.

A. Maintien du procès pénal

Le maintien du procès pénal doit se faire non seulement dans l'intérêt des victimes, mais également dans une finalité de prévention.

1° Dans l'intérêt des victimes

Ce droit à la vérité exige le maintien L'indemnisation financière, compensation matérielle en argent, est insuffisante à réparer la souffrance qui ne peut être chiffrée. Ce n'est qu'une étape préalable et nécessaire mais qui doit se doubler d'une réparation du lien social brisé par l'événement.

Le besoin de comprendre et de savoir, le droit à la vérité, vont participer à la réparation « psychologique » des victimes et ainsi s'inscrire dans un processus de réparation *satisfaisante* du besoin social de justice.

Ce pouvoir de réparation de la justice est à l'heure actuelle principalement concrétisé par le procès pénal qui permet une reconnaissance sociale du préjudice, une détermination des responsabilités et vient ainsi parfaire l'œuvre de réparation. Face à la dilution des responsabilités, le juge pénal est perçu comme « *le seul interlocuteur identifié comme impartial* », notamment lorsque pointe le sentiment d'un « *étouffement des responsabilités* ».

Et, somme toute, il apparaît plus simple de réunir dans une procédure unique les suites pénales et les conséquences civiles d'un même fait. La victime introduit une seule action lui permettant d'obtenir à la fois satisfaction sur le plan moral en ayant accès à la vérité et une indemnisation de ses préjudices. Le recours très fréquent à la voie pénale par les victimes réside ainsi dans l'intérêt du procès pénal lui-même.

Par ailleurs, même si la loi du 10 juillet 2000 a réduit les possibilités de condamnations pénales en cas d'homicide ou de blessures involontaires, l'article 4-1 du code de procédure pénale ajouté par cette loi prévoit que « *L'absence de faute pénale non intentionnelle au sens de l'article 121-3 du code pénal ne fait pas obstacle à l'exercice d'une action devant les juridictions civiles afin d'obtenir la réparation d'un dommage sur le fondement de l'article 1383 du code civil* ».

Est-il nécessaire de rappeler que le tribunal correctionnel de Colmar a pu récemment, tout en relaxant tous les prévenus dans le procès du crash du Mt Ste Odile, retenir la responsabilité civile du constructeur en tant que commettant de l'un des prévenus.

2°) Dans un but sécuritaire

L'orientation de la responsabilité civile vers une fonction essentiellement indemnitaire s'est traduite par la multiplication des régimes de responsabilité objective, non basés sur la faute et par la disparition de l'auteur du dommage derrière « le financier de l'indemnisation ».

En matière de catastrophes, les mécanismes spécifiques d'indemnisation effacent davantage encore le responsable, aboutissant à l'insuffisance de la fonction sanctionnatrice de la responsabilité civile.

L'insuffisance de la fonction culpabilisante de la responsabilité peut être relevée notamment lorsqu'il n'existe pas de recherche de responsabilité en préalable à l'indemnisation.

L'indemnisation ayant lieu hors de tout procès, l'auteur du dommage n'est pas formellement identifié et désigné comme responsable.

Le développement de régimes spéciaux d'indemnisation organisant la réparation des préjudices sans recherche préalable de responsabilité ne nécessite pas la tenue d'un procès. C'est notamment le cas des régimes spéciaux de Varsovie et de Montréal.

Si l'impératif d'indemnisation est alors pleinement assuré au bénéfice de la victime, la réparation issue de la confrontation à l'auteur et la nomination des responsabilités est exclue. Elle ne pourra d'ailleurs avoir lieu par la suite devant les juridictions civiles puisque l'acceptation de l'indemnisation prive les victimes de tout intérêt à agir. Si ce non-cumul est justifié du point de vue indemnitaire, d'un point de vue normatif et préventif, cette solution laisse entrevoir un danger de déresponsabilisation de la part des agents économiques et semble pour le moins déculpabilisante.

Même dans l'hypothèse d'une identification du responsable, la responsabilité civile constitue rarement une sanction pour l'auteur car le relais de l'assurance de responsabilité civile vient neutraliser les fonctions de sanction et de prévention des fautes. Le domaine de la faute non assurée pouvant être considérée comme une « sanction » pour le fautif, est aujourd'hui résiduel.

Actuellement des voix s'élèvent pour une dépénalisation des comportements d'imprudence. Deux réformes Fauchon, l'une en 1996, l'autre en 2000, ont allégé le fardeau pénal des décideurs. Pourtant, cela ne semble pas suffire et certains fustigent les victimes et le procès pénal.

Il est essentiel, selon moi, de maintenir la pression pénale, si on veut pas assister à une augmentation des comportements d'imprudence. Non seulement, le procès pénal s'inscrit, du côté des victimes, que l'on désigne par le terme « *justice restaurative* » ou « *justice*

réparatrice », mais le spectre du procès pénal continue à inspirer de la crainte, ce qui explique peut-être le nombre de ses détracteurs. L'effet dissuasif de la sanction pénale est un facteur de sécurité, n'en déplaise à certains.

JJ M-T : Dans d'autres domaines que les accidents aériens, la condamnation d'agents EDF à la suite de la noyade d'enfants dans le Drac (décembre 1995) a été le signal d'une prise de conscience collective par EDF de sa responsabilité sur son environnement et pas seulement sur sa production de courant. Les condamnations pénales d'agents de la SNCF à la suite de la catastrophe de Flaujac (août 1985) a donné le signal de l'installation des balises de contrôle de vitesse sur toutes les motrices et les feux d'arrêt de la SNCF.

Les poursuites pénales contre Gaz de France à la suite de l'explosion de Dijon (décembre 1999) puis de Mulhouse (décembre 2004) ont obligé GDF à accélérer son programme de résorption de ses canalisations en fontes grises (que l'entreprise avait ralenti de moitié à partir de 1995) à l'origine de ces accidents etc.

En outre la procédure pénale offre des facilités tenant à l'administration de la preuve. Elle confère au juge pénal, notamment au juge d'instruction, des pouvoirs d'investigations très étendus bien au-delà de l'enquête administrative. L'article 81 alinéa 1er du Code de procédure pénale dispose ainsi que le juge d'instruction « *procède, conformément à la loi, à tous les actes d'information qu'il juge utiles à la manifestation de la vérité* » tels que perquisitions et saisies, commissions rogatoires confiées à la police ou à la gendarmerie, auditions de témoins, écoutes téléphoniques. Le juge d'instruction peut encore recourir à une expertise d'office, à la demande du ministère public ou des parties privées (art. Art. 156 al 1er C. Proc. Pén.). Ces actes, utiles à la manifestation de la vérité, sont à la charge de l'Etat.

Certains militent pour le remplacement du procès pénal par un procès civil avec des dommages-intérêts punitifs. Il convient de préciser qu'en Angleterre ces DI punitifs sont réduits à 3 situations :

- les conduites « oppressives, arbitraires et inconstitutionnelles » commises par des agents du gouvernement ;
- les situations où la conduite du défendeur avait pour but de lui rapporter un avantage financier supérieur à l'indemnisation à laquelle il s'exposait à être condamné ;
- les cas expressément prévus par la loi.

Quelle est actuellement la situation en France ? La question est débattue et a fait l'objet d'un colloque à la Cour de cassation en 2004

La doctrine, favorable à l'introduction de la peine privée en droit positif français, admet que le domaine privilégié de la peine privée serait celui des atteintes aux intérêts économiques et moraux. On peut en effet s'interroger sur la pertinence de l'introduction de dommages et intérêts punitifs en matière d'atteintes à la vie ou à l'intégrité de la personne.

Au-delà, ainsi que le constate le professeur Martine Behar-Touchais, le problème avec l'amende civile est que l'on veut quelque chose de paradoxal, à savoir « le droit pénal sans le droit pénal », plus exactement l'efficacité du droit pénal sans la protection offerte à l'auteur par le droit pénal, notamment l'interprétation stricte des textes d'incrimination et la présomption d'innocence.

Or, nous savons tous que le droit civil a une conception de la faute bien plus large que le droit pénal et qu'il multiplie les présomptions de responsabilité.

B. Expertise administrative et expertise judiciaire

L'enquête administrative et l'enquête judiciaire n'ont pas la même finalité. Dans le premier cas, il s'agit d'établir rapidement les causes techniques afin d'y remédier, dans le second cas, il s'agit d'établir les responsabilités, ce qui peut être plus long.

Lorsqu'une catastrophe se produit, normalement, en France, il y a 2 enquêtes, une enquête ministérielle, administrative et une enquête judiciaire. Elles se complètent. L'enquête administrative cherche les causes, l'enquête judiciaire les culpabilités éventuelles. Les deux apportent des éléments de recherche qui permettent d'avancer en matière de sécurité.

Le rapport administratif est utile au juge. Ainsi, pour l'accident de car de Roquemaure, le tribunal correctionnel de Nîmes, 23 mars 1999 qui a condamné les chauffeurs relève que : *« Si la responsabilité des prévenus... est écrasante dans la survenance de cet accident, il convient de relever que plusieurs autres éléments ont contribué à l'extrême gravité de cet accident. »*

Et pour le crash d'avion survenu le 24 mars 2001 à Saint-Barth, le tribunal correctionnel de Basse-Terre a tenu compte de l'avis émis par les experts du BEA pour rendre son jugement du 15 novembre 2006. Les audiences d'appel sont en cours.

Il en est ainsi en cas de catastrophe, ces événements étant marqués du sceau de la complexité. Face à de multiples causes potentielles, techniques et/ou humaines, le juge est obligé de recourir à l'expertise pour cerner au plus près la réalité. L'expertise ordonnée par le juge doit être au service de la vérité, éclairer le tribunal, lui permettre de comprendre ce qui s'est passé afin qu'il puisse établir judiciairement les causes de l'accident. Ensuite, c'est au juge de décider, non à l'expert.

Les conclusions des experts ne s'imposent ni aux juges, ni aux parties ; un juge peut s'affranchir de l'expertise ou la compléter dans le cadre des demandes qui lui sont soumises.

L'expertise occupe une place prépondérante dans le procès pénal contemporain, elle est devenue un *« petit procès décisif au coeur du pénal »*.

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

Je prendrai deux exemples : celui du celui du Mont Ste Odile et celui du procès du tunnel du Mt Blanc

L'exemple du crash du mont Ste Odile

Ainsi, force est de constater que l'instruction de l'accident de Mont Ste-Odile s'est enlisée dans les expertises : quatorze ans après le crash, malgré l'intervention de sept experts, aucune solution scientifique claire n'a été apportée.

Dans une étude de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (Rapport n° 2890) que *« l'affaire du Mont Ste-Odile nourrit des inquiétudes quant à l'expertise scientifique lorsque l'on constate que, après quatorze ans après le crash d'un avion, aucune solution scientifique claire n'a été apportée au dossier pour expliquer les causes de cet accident alors que sept experts ont oeuvré sur ce dossier »*.

A rapprocher du rapport 2005 de la Cour de cassation, selon lequel il importe de ne pas ruiner l'efficacité des mesures d'instruction et de ne pas paralyser le déroulement des procédures dans des matières hautement spécialisées où l'apport de ces mesures est essentiel, cette paralysie étant bien évidemment contraire au droit au procès équitable.

Deux enquêtes avaient été ouvertes, l'une administrative, et l'autre judiciaire.

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

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

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

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

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

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

L'exemple du procès du tunnel du Mt Blanc

Pour déterminer les causes de l'origine du feu, trois experts avaient été désignés dont un ingénieur du laboratoire national d'essai de Trappes, deux des experts se basaient également sur trois expertises privées, l'un des experts privés étant rémunéré par l'assureur du camion. Les thèses proposées par les experts ont été rigoureusement analysées, pesées, comparées avec les autres éléments factuels. Finalement, le juge d'instruction a sollicité l'avis d'un professeur de l'université de Lausanne ; ce sera la thèse retenue car elle ne présente aucune contradiction avec les faits, la chronologie des événements étant vérifiée par une simulation

Conclusion :

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

La loi nouvelle permet aux parties de discuter le choix de l'expert, la nature des questions qui lui sont posées, de présenter des observations sur un rapport provisoire.

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

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

Pour conclure sur l'expertise pénale, la FIVAA a fait des propositions, parmi lesquelles celle d'obliger les experts, en cas d'expertise multiples, à argumenter leurs points de désaccord respectifs.

Point de vue de M Gérard David de la FIVAA, se pose le problème de l'indépendance des experts judiciaires et celui de la qualité de personnes parfois déjà bien éloignés de la pratique professionnelle ;

Question de l'indépendance : le BEA est-il aussi indépendant que le NTFB aux Etats-Unis.

L'expertise administrative, à condition qu'elle soit indépendante, devrait être mieux exploitée par le biais d'un dialogue avec les experts judiciaires.

La voie du progrès est ouverte pour améliorer la qualité de l'expertise judiciaire en France, indispensable pour connaître la vérité sur le l'accident et empêcher qu'il se renouvelle.

Reste encore le problème des expertises et de la collaboration avec les autorités judiciaires lorsque l'accident a lieu à l'étranger, et je pense ici en particulier au crash de Charm El-Cheikh.

Références documentaires :

M. BEHAR-TOUCHAIS, *LPA*, 20 nov. 2002, n° 232, p. 37

M. BOURRIE-QUENILLET, *Droit du dommage corporel et prix de la vie humaine*, *JCP* éd. G. 2004.I.136

R. CARIO, *Victimes : du traumatisme à la réparation*, *Victimes : du traumatisme à la restauration*, L'Harmattan, coll. Sciences criminelles, 2002, p. 219 ; *Quelle place pour la victime ?*: *AJ Pénal*, décembre 2004 ; « L'évolution de l'aide aux victimes en France », *LPA* 22 avril 2005, n° 80, p.3 ; *Victimes*, in *Dictionnaire de sciences criminelles*, Dalloz, 2004

Marie-France Steinlé-Feuerbach : Le point de vue des victimes
L'expertise judiciaire dans les accidents aériens

Charte de l'INAVEM

C. JAUFFRET-SPINOSI, « Les dommages-intérêts punitifs dans les systèmes de droit étrangers », *LPA*, 20 nov. 2002, n° 232, p. 8

C. LACROIX, La réparation en cas de catastrophes, thèse Mulhouse, 2005

C. LIENHARD et MF. STEINLE-FEUERBACH, « *Catastrophes et accidents collectifs* » in Dictionnaire de Sciences Criminelles, Dalloz, octobre 2004

T.S. RENOUX, « Justice et politique : pouvoir ou contre pouvoir ? A propos des responsabilités pénales et politiques », *JCP G* 2001.I.161.

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

B. SAYOUS, Criminologie et Droit(s) des victimes, Rapport de stage, INAVEM, 2006

MF. STEINLE-FEUERBACH, Les punitives-dammages, compte-rendu du séminaire de la cour de cassation en date du 25 mars 2004, JAC n° 43