

Les faits objets de l'information sont les suivants.

Le 12 juillet 2013, vers 17 h10, le train n°3657 effectuant la ligne Paris-Austerlitz – Limoges-Bénédictin se scindait en deux à l'approche de la gare de Brétigny-sur-Orge (91) :

La locomotive, ainsi que les quatre premiers wagons, traversaient la gare sans dégât apparent, alors que les trois dernières voitures venaient chevaucher le deuxième quai, ravageant tout sur leur passage. Un freinage d'urgence était immédiatement actionné par le conducteur et le convoi s'immobilisait plusieurs dizaines de mètres après la gare. Le quatrième wagon, resté solidaire de la partie avant du train, finissait par se coucher sur son flanc droit, occasionnant notamment de lourds dommages matériels.

Le bilan humain était effroyable. De nombreuses victimes étaient à déplorer et le nombre de six personnes décédées était avancé.

Le Procureur de la République près le Tribunal de grande instance d'Évry saisissait la Direction régionale de la police judiciaire des investigations diligentes en flagrance pour des faits d'homicides et de blessures involontaires. Au vu de l'ampleur de l'événement, la Direction sollicitait l'ensemble des effectifs de la brigade criminelle et de l'antenne de police judiciaire d'Évry disponibles et le rappel de nombreux fonctionnaires de permanence des autres brigades. Une mobilisation particulièrement importante était mise sur le personnel du service régional d'identité judiciaire et des services locaux de police technique et scientifique. La Direction centrale de la police judiciaire était saisie, mettant ainsi à la disposition de l'enquête de nombreux personnels du Service central d'identité judiciaire et de l'Office central pour la répression des violences aux personnes.

Sur les lieux de la catastrophe, les enquêteurs apprenaient que le train n°3657 avait quitté la gare de Paris-Austerlitz à 16 h 53 pour se rendre à Limoges, dont l'arrivée était prévue peu avant 20 h 00. Il devait traverser la gare de Brétigny-sur-Orge sans s'arrêter à 17 h10.

Des premiers éléments fournis par les techniciens de la SNCF, le déraillement du train semblait trouver son origine au niveau d'un appareil de voie servant d'aiguillage, situé deux cent mètres environ en amont de la gare : une pièce métallique de cet aiguillage, l'éclisse, se serait coincée entre deux parties de cet appareil, entraînant la sortie du train des rails.

Le bilan des victimes était confirmé avec six décès, outre un nombre indéterminé de blessés. Toutes les personnes décédées étaient localisées au niveau des trois derniers wagons, excepté une jeune femme dont le corps était retrouvé au niveau de la quatrième voiture.

Concernant les investigations classiques, une prise de sang était réalisée sur le conducteur du train, M.

Laurent C., et l'ensemble des vidéosurveillances était bloqué dans l'attente de leur récupération. Aucun témoin direct des faits n'était signalé, ce qui pouvait s'expliquer par l'emplacement isolé et éloigné du matériel incriminé.

De même, la « boîte noire » du train, saisie et placée sous scellé par les policiers primo-intervenants, était remise aux enquêteurs dans l'attente de son expertise. Toutefois, il était indiqué qu'une première exploitation visuelle avait été faite par M. B., expert traction régional auprès de la SNCF, qui indiquait que la vitesse du train, au moment de la catastrophe était de 137 km/h, pour une vitesse autorisée pour ce train à cet endroit de 150 km/h.

Concernant l'événement, M. C. indiquait qu'en arrivant sur la gare de Brétigny sur Orge, il n'avait visuellement rien remarqué d'anormal, mais précisait, au moment de la traversée, avoir ressenti un premier « à-coup de traction » en passant la gare, terme générique signifiant qu'il avait senti quelque chose venant de l'arrière, comme une brève résistance à l'avancement. Aussitôt, il coupait la traction, puis ressentait un second à-coup.

Confronté alors à une situation jamais rencontrée auparavant, M. C. actionnait immédiatement le système de freinage d'urgence et les signaux d'alertes. Il précisait que, juste avant cela, il avait compris qu'un autre conducteur avait également déclenché le signal.

Il n'avait aucune explication sur ce qu'il s'était passé et déclarait juste avoir agi d'instinct, appliquant la procédure indiquée en cas d'incident.

Conducteur de train à la SNCF depuis plus de quinze ans, et habilité à conduire des trains de voyageurs depuis près de douze ans, M. C. expliquait n'avoir jamais eu d'accident, ni de problème particulier et n'avoir jamais fait l'objet d'interdiction de circuler, ni d'inaptitude médicale. Il était particulièrement choqué par les faits.

Le prélèvement sanguin réalisé sur M. C. était rapidement envoyé au laboratoire Toxlab à Paris et les analyses révélaient l'absence de toutes traces de produits illicites, médicament ou alcool.

M. L., effectuant la ligne Brive-La-Gaillarde – Paris, était également auditionné : il était arrivé à hauteur de la gare de Brétigny-sur-Orge vers 17 h10, mais venait dans le sens opposé au train n°3657. Il expliquait avoir constaté, à l'approche de cette station, que sa motrice n'était plus alimentée en électricité et, dans le même temps, il apercevait un épais nuage de poussière au niveau de la gare. Au vu de la situation anormale et inexplicable, il actionnait aussitôt le système de freinage d'urgence puis, après avoir pris conscience de la situation, il portait assistance aux victimes.

Les constatations d'usage réalisées sur les lieux, et particulièrement au niveau du matériel de voie, permettaient d'apporter un début d'explication aux faits :

Ces opérations réalisées avec la collaboration de M. A., chef de division ingénierie de maintenance des voies nationales, préalablement requis, permettaient de déterminer que le déraillement du train avait eu lieu au niveau d'un appareil de type « traversée jonction double ». Selon ce technicien, la sortie du train des rails serait consécutive à la rupture des boulons maintenant en place une éclisse, pièce métallique fixant les joints de rails. Il expliquait qu'au passage du train, l'éclisse aurait basculé sur elle-même à 180° autour de l'axe formé par le quatrième et dernier boulon, et serait ensuite venue se coincer dans la « lacune du cœur », formant alors une saillie sur laquelle une roue d'une voiture serait venue rouler, pouvant ainsi expliquer le déraillement.

Cet ultime boulon était en effet fortement déformé et la tête de vis était manquante. Sur place, étaient d'ailleurs saisies les différentes parties des boulons pouvant servir au maintien de l'éclisse « quatre trous », sans toutefois pouvoir être formel sur le nombre de boulons effectivement en place dans l'éclisse avant le drame.

Toutefois, l'état des investigations ne permettait pas de déterminer la cause de la rupture des boulons, ni si elle était antérieure ou consécutive au passage du train n°3657.

Il était également spécifié que ce type de matériel faisait l'objet d'un triple contrôle : tous les quinze jours, un examen visuel était réalisé, le dernier ayant eu lieu le 4 juillet dernier, soit huit jours avant la catastrophe ; une vérification de type « famille A » était également effectuée annuellement, la dernière ayant été opérée le 4 décembre 2012 ; enfin, une inspection généralisée et détaillée de type « famille B » avec remplacement des pièces, le cas échéant, était planifiée tous les trois ans, avec une prospection à l'année N-1.

Ainsi, un examen avait été réalisé le 5 février 2013 avec une intervention prévue en 2014. L'ensemble des documents relatifs à ces diverses vérifications étaient saisis et placés sous scellés.

Il était précisé que le train n°3657 circulait sur la voie 1, voie principale et généralement utilisée par les trains « grandes lignes ».

Aucun arrêt n'était prévu en gare de Brétigny-sur-Orge et les quais longeant la voie 1 et la voie 2 ne permettaient pas la montée ou la descente de voyageurs.

La Société Nationale des Chemins de Fer Français – SNCF – déclarait ne pas être en mesure de fournir le nombre exact, ni l'identité complète des passagers, malgré une réservation obligatoire sur ce type de voyage ; seule l'indication selon laquelle le train, d'une capacité totale de 389 places assises, était quasi complet pouvait être avancée.

En parallèle des constatations matérielles réalisées sur le lieu des faits, les investigations étaient également axées vers les victimes de la catastrophe, décédées d'une part et blessées d'autre part.

Les marques distinctives et les effets personnels retrouvés sur les corps permettaient d'identifier les six dépourvues. Ainsi, seules deux d'entre elles s'avéraient des personnes voyageant à bord du train n°3657, les

quatre autres victimes étaient des voyageurs attendant leur correspondance sur le quai de la gare.

La liste des victimes décédées était ainsi établie (...).

Concernant les autres voyageurs, et principalement les victimes physiques, un contact était pris avec l'Agence régionale de santé de Paris et un transport était effectué dans l'ensemble des hôpitaux franciliens ayant accueillis les victimes en vue d'obtenir des renseignements sur l'état de santé et la domiciliation des intéressés :

Au lendemain de la catastrophe, environs soixante-dix blessés étaient recensés, dont neuf dans un état grave. L'évolution de leur état de santé était suivie, permettant d'affirmer qu'au 23 juillet 2013, sur ces neuf victimes en état critique, seules trois étaient toujours hospitalisées dans un état stable.

Pouvait s'ajouter à la liste de ces victimes l'ensemble des personnes voyageant à bord du train incriminé, ainsi que d'éventuelles autres personnes se trouvant sur les quais et qui auraient pu être traumatisées.

Sur instructions et désignation du Procureur de la République d'Évry, un expert indépendant, en la personne de M. Robert H., expert en accidentologie, était requis en vue de son déplacement sur les lieux de la catastrophe pour analyse de la scène d'infraction.

Les divers scellés confectionnés suite aux constatations opérées sur le matériel de voie semblant avoir fait défaut étaient également remis à cet expert dans l'attente de ses conclusions.

L'ensemble des wagons composant le train n°3657, ainsi que la locomotive, étaient placés sous scellé en vue d'une expertise.

De même, la découpe du matériel de voie était sollicitée et réalisée par le personnel de la SNCF. La « traversée jonction double » était ainsi saisie et placée sous scellé dans l'attente de son remisage à proximité des wagons incriminés en vue d'une expertise.

Enfin, de multiples auditions, principalement de cadres de la SNCF, étaient réalisées afin d'obtenir des compléments et des précisions, notamment quant au trafic ce jour-là en gare de Brétigny-sur-Orge et en vue d'avoir confirmation des renseignements déjà obtenus :

Ainsi, concernant le trafic des trains en gare de Brétigny-sur-Orge, il était indiqué aux enquêteurs qu'en moyenne, environ quatre cents trains, de toute nature confondue, traversaient quotidiennement cette gare, et pouvant aller jusqu'à sept trains au quart d'heure en période de pointe.

Concernant la voie n°1, il était établi que, dans la demi-heure précédant le passage du train incriminé, deux trains avaient circulé sur cette même voie, *a priori* sans encombre.

Toutefois, il était précisé que, sur les voies 1 bis, 2 et 2 bis, distante de la voie 1 de seulement quelques mètres, pas moins de cinq trains avaient circulé dans le quart d'heure précédent le passage du train n°3657, rendant ainsi difficile la présence d'un individu sur les voies peu de temps avant le drame. L'ensemble des documents relatifs à ce train était saisi.

Concernant le dernier contrôle visuel, réalisé le 4 juillet 2013, M. Laurent W., dirigeant de proximité à Brétigny, était entendu. Il expliquait avoir personnellement réalisé cet examen visuel, consistant à vérifier notamment les appareils de voies tels que les aiguillages, mais également l'existence d'éventuelles fissures sur les rails, l'état des traverses et des attaches maintenant les rails sur les traverses. À l'issue de son contrôle, il indiquait n'avoir fait aucune observation sur la « traversée de jonction double » après un examen d'une dizaine de minutes. Toutefois, il précisait que, dans le dossier de cet appareil, un défaut de nivellement avait déjà été mis à jour, mais ce défaut avéré depuis longtemps était régulièrement surveillé par des engins de mesure. Concernant l'absence de boulons sur l'éclisse incriminée, M. W. n'était pas en mesure d'indiquer le nombre exact de vis en place, mais précisait que si plus de deux boulons manquaient, cela aurait fait l'objet d'une observation. L'ensemble des « comptes rendus de tournées visuelles » étaient saisis et placés sous scellés dans l'attente d'une exploitation ultérieure par une personne qualifiée.

(...)

Par courrier recommandé adressé au juge d'instruction et reçu le 10 octobre 2014, le conseil du CHSCT EVO de l'ISOF (Infra Pôle Sud-Est Francilien) SNCF de la région Paris Rive-Gauche déclarait se constituer partie civile (DV 511).

Par l'ordonnance entreprise en date du 20 novembre 2014, le juge d'instruction déclarait en l'état irrecevable la plainte avec constitution de partie civile du CHSCT EVO de l'ISOF (Infra Pôle Sud-Est Francilien) SNCF de la Région Paris Rive-Gauche au motif que, si conformément à l'article L.4612-1 du Code du travail, les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ont pour mission de contribuer à la protection de la santé et de la sécurité des salariés de l'entreprise, à l'amélioration de leurs conditions de travail, ainsi que de veiller à ce que les prescriptions légales soient respectées, et sont dotés pour ce faire d'une faculté d'expression collective pour la défense des intérêts dont ils ont la charge, l'article 2 du Code de procédure pénale impose que la personne morale que constitue dans ce cadre le CHSCT doit justifier d'un dommage personnel, directement causé par l'infraction ;

Qu'en l'espèce le CHSCT demandeur ne justifie pas d'un tel préjudice, s'agissant d'une plainte avec constitution de partie civile pour des délits d'homicide et de blessures involontaires subis par des tiers à cet organisme, sans qu'il soit établi de préjudice personnel et direct au sens de ce texte et de la jurisprudence (Chambre criminelle de la Cour de Cassation, arrêt du 11 octobre 2005).

(...)

SUR CE, LA COUR,

au fond :

Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article L.4612-1 du Code du travail que les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont dotés de la personnalité morale ; qu'ils ont pour mission de contribuer à la protection de la santé et de la

sécurité des salariés de l'établissement, à l'observation des dispositions législatives et réglementaires ou normes de toutes sortes en ce domaine, ainsi qu'à l'amélioration de leurs conditions de travail ; qu'ils sont dotés pour ce faire de la possibilité d'une expression collective des intérêts dont ils ont la charge ; qu'ils peuvent donc ester en justice tant en demande qu'en défense et se constituer partie civile ;

Considérant que si, aux termes des dispositions de l'article 2 du Code de procédure pénale, l'action civile appartient à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction, au stade de l'information judiciaire il faut et il suffit, en application des dispositions de l'article 85 du code précité, que les circonstances sur lesquelles elle s'appuie permettent au juge d'admettre comme possible l'existence du préjudice allégué et la relation directe de celui-ci avec une infraction à la loi pénale ;

Considérant que, dans son ordonnance de soit communiqué du 2 août 2013 (D 999), le vice-président chargé de l'instruction Mme D. relève qu'en l'état des infractions retenues dans le réquisitoire introductif du 24 juillet 2013 et du réquisitoire supplétif du 29 juillet 2013, l'infraction de mise en danger de la vie d'autrui n'ayant pas été retenue, les personnes présentes dans le train numéro 3657 assurant la ligne Paris-Limoges ou sur le quai de la gare de Brétigny-sur-Orge au moment des faits, qui ne justifient pas de blessures ayant entraîné une incapacité totale de travail, ne peuvent pas se constituer parties civiles ;

Considérant qu'en réponse à l'ordonnance de soit communiqué précitée du juge d'instruction, le procureur de la république d'Évry a expressément saisi des juges d'instruction d'un réquisitoire supplétif aux fins d'instruire du chef de blessures involontaires par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement sans incapacité totale de travail (D 1002) ;

Considérant qu'en l'espèce, si les personnes décédées et les blessées identifiées à ce stade de la procédure sont des voyageurs se trouvant soit à bord du train qui a déraillé, soit en attente sur le quai qui a été balayé par un wagon, le déraillement du train a, de la même manière, exposé la santé et la sécurité des personnels de la SNCF embarqués dans le convoi concerné, ainsi que ceux pouvant se trouver dans la zone de l'accident au moment des faits ;

Considérant en conséquence qu'il y a lieu d'infirmier l'ordonnance ayant déclaré irrecevable la constitution de partie civile du CHSCT EVO d'ISOF/Brétigny SNCF Rive-Gauche et de déclarer recevable ladite constitution ;

Par ces motifs

Au fond

Le dit bien fondé

Infirmier l'ordonnance entreprise

Déclare recevable la constitution de partie civile du CHSCT EVO de l'ISOF SNCF région Paris Rive-Gauche (Mme Boizette, prés. - M^e Lévy, Marsigny, Borzakian et a., av.)

Note.

L'accident ferroviaire du train Paris-Limoges à l'approche et au sein de la gare de Brétigny-sur-Orge, en date du 12 juillet 2013, a vu les trois dernières voitures du convoi venir chevaucher le quai en ravageant tout sur leur passage. Comme le souligne l'arrêt ci-dessus, « *le bilan humain était effroyable, de nombreuses victimes étaient à déplorer et 6 personnes étaient décédées* ». C'est immédiatement que le Procureur de la République près le TGI d'Évry saisissait les services de police judiciaire afin de diligenter toutes les opérations d'enquêtes nécessaires à la détermination des causes de ce déraillement.

Bien entendu, le CHSCT compétent, en l'espèce le CHSCT EVO de l'ISO SNCF, devait également se saisir de ce dossier en raison du risque grave révélé par l'accident (1). Il résulte du rapport de l'expert agréé désigné par le CHSCT, en l'espèce le cabinet Apteis, un arbre des causes qui laisse apparaître une boullonnerie défailante, mais également un très large retard pris par la SNCF dans le cadre de la maintenance des voies, ainsi qu'une banalisation de l'urgence, le tout concourant à des dysfonctionnements organisationnels importants et, en conséquence, à ce que le Président de la SNCF qualifiait lui-même de véritable « *catastrophe ferroviaire* » (2).

C'est donc fort de ce constat (3), et du rapport qui venait d'être restitué aux élus, que le CHSCT prenait la décision de se constituer partie civile devant les juges d'instruction en charge de l'enquête sur cet accident ferroviaire.

Du refus des juges d'instruction d'accepter la constitution de partie civile du CHSCT...

Comme on pouvait le craindre, selon ordonnance en date du 20 novembre 2014, les juges d'instruction, faisant en cela application d'une jurisprudence constante de la Chambre criminelle de la Cour de cassation, déclaraient en l'état irrecevable la plainte avec constitution de partie civile du CHSCT.

Le motif invoqué était que si, conformément à l'article L. 6412-1 du Code du travail, les CHSCT ont pour mission de contribuer à la protection de la santé de la sécurité des salariés de l'entreprise, à l'amélioration de leurs conditions de travail ainsi que de veiller à ce que les prescriptions légales soient

respectées, et qu'ils sont dotés pour ce faire d'une faculté d'expression collective pour la défense des intérêts dont ils ont la charge, pour sa part, les dispositions de l'article 2 du Code de procédure pénale imposent que la personne morale qui se constitue puisse justifier d'un dommage personnel directement causé par l'infraction.

Dès lors, et au regard du fait que le CHSCT ne justifiait pas d'un tel préjudice, s'agissant d'une plainte avec constitution de partie civile pour des délits qualifiés par le ministère public d'homicide et de blessures involontaires subis par des tiers à cet organisme, et sans qu'il soit établi l'existence d'un préjudice personnel et direct de l'institution au sens de ce texte, le rejet de sa constitution de partie civile était prononcée.

Ce faisant, les premiers juges ne faisaient que reprendre la doctrine de la Cour de cassation, confirmée notamment au terme de son arrêt en date du 11 octobre 2005 (4), qui, dans une autre affaire ayant défrayé la chronique (l'effondrement du terminal de l'aérogare 2 E de Roissy), rejetait déjà l'intervention du CHSCT au motif que « *si les CHSCT institués par l'article L. 236-1 du Code du travail ont pour mission de contribuer à la protection de la santé de la sécurité des salariés de l'entreprise, ainsi qu'à l'admiration de leurs conditions de travail, et s'ils sont dotés, dans ce but, d'une faculté d'expression collective pour la défense des intérêts dont ils ont la charge, il n'en demeure pas moins que, pour se constituer partie civile en cours d'instruction, ils doivent justifier de la possibilité d'un préjudice direct et personnel découlant des infractions poursuivies comme l'exige l'article 2 du Code de procédure pénale. Que tel n'est pas le cas en la cause, s'agissant de délit d'homicide et de blessures involontaires subies par des tiers à cet organisme* ».

Une telle jurisprudence avait déjà été reprise par les juges du fond puisque, par arrêt du 13 novembre 2013, la Cour d'appel de Rouen avait, elle aussi, jugé irrecevable une action du CHSCT fondée sur la défense de l'intérêt collectif du personnel, en rappelant en termes de principe que « *s'il est vrai qu'il entre dans la mission générale du CHSCT, aux termes de la loi et notamment de l'article L. 4612-1 du Code du travail, de contribuer à la protection de la santé des travailleurs et de veiller à l'observation des prescriptions légales prises en ces matières, il ne peut pour autant exercer cette mission*

(1) Plus généralement sur les prérogatives de cette institution v. le numéro spécial, *Le CHSCT*, RPDS septembre-octobre 2012 et le supplément de février 2014 ; add. également G. Loiseau, L. Pécaut-Rivolier, P.Y. Verkindt, *Le guide du CHSCT*, 2015, Dalloz.

(2) La SNCF a mis en place un site dédié que les lecteurs pourront retrouver à l'adresse suivante : <http://bretigny.sncf.com/>.

(3) L'intégralité du rapport de l'expert se retrouve à l'adresse suivante : http://medias.sncf.com/sncfcom/newsroom/pdf/Rapp_Apteis_Bry_24102014.pdf.

Par ailleurs le lecteur aura plaisir à se reporter à la « réponse » mise en ligne le jour même du dépôt du rapport par l'expert du CHSCT sous forme d'interview de Monsieur Guillaume Pepy, qui qualifie le document de « *rapport des syndicats* » !!!

(4) N° 05-82.414.

que dans le cadre des attributions et facultés qui lui sont conférées par les articles L. 4612-1 à L. 4612-18 du code du travail. Or, si le CHSCT peut parfaitement agir en justice pour la défense de ses intérêts propres, aucune de ces dispositions ne lui confère le droit d'agir en justice dans l'intérêt collectif des salariés, contrairement à ce qui est expressément prévu pour les syndicats par l'article L. 2132-3 du Code du travail. Les demandes formées par le CHSCT seront donc déclarées irrecevables (...) » (5).

Une telle posture était notamment contestée par une partie de la doctrine, qui estimait que la seule exposition au risque des salariés était la condition nécessaire du déclenchement de l'action du CHSCT, à l'exclusion de toute autre considération (6). L'auteur de rappeler encore qu'il était incompréhensible, au vu des missions dévolues par l'effet de la loi au CHSCT, que ce dernier ne puisse se constituer partie civile au seul motif « qu'aucun salarié n'aurait été blessé », insistant sur le fait que « en ces domaines, l'implication des décisions sont les plus importantes, les risques attachés les plus lourds, il ne saurait être procédé à une réduction du champ de l'action civile sans manquer au but de prévention qui accompagne toute politique de protection de la vie et de la santé des personnes au sein de la collectivité du travail. » L'auteur de conclure avec force, et nous ne pouvions déjà qu'y souscrire, que « la démarche du comité devant le juge s'inscrit dans le droit sillon de la mission qui lui est confiée par la loi ».

Une telle position, large et compréhensible, par ailleurs mise en exergue par d'autres auteurs de doctrine (7), devait, finalement, être adoptée par la Chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris au terme de son arrêt en date du 26 novembre 2015 rapportée ci-dessus.

... à l'acceptation posée par la chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris

La décision des juges d'appel, à ce jour définitive (et, signalons-le, prise contre l'avis du ministère public), est particulièrement éclairante, notamment en ce qu'elle pose pour principe que, singulièrement dans le cadre de l'instruction pénale, les juges d'instruction ne pouvaient refuser la participation du CHSCT sur le seul fondement des dispositions de l'article 2 du Code de procédure pénale rappelant, d'une part, que l'action civile appartient « à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction », et que, d'autre part,

« au stade de l'information judiciaire, il faut et il suffit, en application des dispositions de l'article 85 du code précité, que les circonstances sur lesquels elle s'appuie permettent au juge d'admettre comme possible l'existence du préjudice allégué et la relation directe de celui-ci avec une infraction à la loi pénale » (ci-dessus).

C'est par ce motif de la simple exigence d'un préjudice qualifié de « possible », et non pas nécessairement personnel et présent, que la Chambre de l'instruction de la Cour d'appel de Paris conclut sa décision en considérant que « en l'espèce, si des personnes décédées et les blessés identifiés à ce stade de la procédure sont des voyageurs se trouvant soit à bord du train qui a déraillé, soit en attente sur le quai qui été balayé par un wagon, le déraillement du train a, de la même manière, exposé la santé la sécurité du personnel de la SNCF embarqué dans le convoi concerné, ainsi que ceux pouvant se trouver dans la zone de l'accident au moment des faits ».

Il résulte des observations qui précèdent que, dès lors, c'est bien par l'effet de la loi que le CHSCT, nécessaire représentant des salariés dans le cadre spécifique de leurs conditions de travail et de santé, pouvait, bien que n'ayant pas directement souffert – et n'ayant certainement jamais à en souffrir directement, en sa qualité de personne morale – de l'accident dramatique de Brétigny-sur-Orge pourrait, en revanche, justifier d'un préjudice en relation directe avec une infraction à la loi pénale, notamment si l'instruction et, le cas échéant, ultérieurement, la décision du tribunal, venaient à démontrer et à sanctionner la réalité de la faute commise par la SNCF au détriment de ses usagers, mais aussi, et en l'espèce surtout, de son personnel.

Ainsi, comme l'avait retenu en son temps déjà la Cour d'appel d'Angers, il apparaît conforme à l'esprit, mais aussi au texte de la loi que le CHSCT « qui a en charge la défense des intérêts collectifs des salariés en matière de sécurité du travail, est bien fondé à intervenir quand ces intérêts sont méconnus, sans qu'il soit besoin pour lui de justifier d'un préjudice personnel particulier » (8).

L'atteinte à la sécurité des salariés est nécessairement fondée en raison de la nature même de l'accident ; il n'est pas possible de retenir que le CHSCT doive contribuer à la sécurité des salariés, d'une part, mais qu'il n'allègue d'aucun préjudice, de l'autre.

(5) Cahiers Sociaux, mars 2014, n° 261, p. 179.

(6) À cet égard on lira avec intérêt la note critique du professeur François Duquesne, « La constitution de partie civile du CHSCT en cas de délit d'homicide et blessures involontaires », parue au Droit Social 2006, p. 43.

(7) notamment Arnaud Martinon : « Défense en justice des intérêts des salariés : CHSCT et syndicats ne sont pas à armes égales », SSL 2005, n° 1240, ou bien encore Pierre-Yves Verkindt : « Le rôle des instances de représentation du personnel en matière de sécurité », Droit Social 2007, pp. 1697 et s.

(8) CA Angers, ct. 0074, 9 mars 2006.

Un tel raisonnement, parce qu'il prive de toute efficacité, et donc de raison d'être, l'intervention du CHSCT, qui vise à défendre la communauté des travailleurs, est injustifié en droit et inaudible en fait.

Le préjudice dont s'agit ne doit alors pas s'apprécier uniquement de façon restrictive (puisque en l'espèce, il n'y a eu aucun salarié mort ou blessé), mais, aussi et surtout, de façon extensive en ce que, comme en l'espèce, l'accident cause directement une atteinte au rôle fondamental du CHSCT, à savoir la prévention des risques et la sécurité du personnel de l'entreprise.

Ainsi, c'est donc parce que la constitution de partie civile n'est pas étrangère à la mission du CHSCT, en ce qu'elle a pour but de contribuer à la protection de

la santé et de la sécurité des travailleurs, que la jurisprudence précitée a, désormais, ouvert la voie pour aller plus loin et tirer les conséquences légales de cette constatation en admettant, sur le modèle du comité d'entreprise ou des syndicats ouvriers, l'action civile du CHSCT comme étant recevable, sans qu'il n'ait besoin de justifier d'un quelconque dommage personnel et direct autre que l'atteinte à la sécurité des personnes, c'est-à-dire, en d'autres termes, à l'intérêt collectif qu'il représente. Il ne reste plus à la Chambre criminelle de la Cour de cassation qu'à entériner cette solution de droit lorsqu'elle sera, un jour ou l'autre, saisie d'une affaire analogue.

Jérôme Borzakian,

Avocat au Barreau de Paris