



HAL
open science

Le soutien aux victimes d'accidents de la circulation

Fara N'Doye, Valérie Lebreton, Pierre Kuentz, M. Lagarce

► **To cite this version:**

Fara N'Doye, Valérie Lebreton, Pierre Kuentz, M. Lagarce. Le soutien aux victimes d'accidents de la circulation. *Revue juridique de l'Océan Indien*, 2010, 10, pp.43-50. hal-02544448

HAL Id: hal-02544448

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-02544448>

Submitted on 16 Apr 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

- 1^{er} Atelier -
**Le soutien aux victimes d'accidents de la
circulation**

Capitaine N'DOYE

Capitaine de l'escadron départemental de sécurité routière de La Réunion

Le décret du 20 mai 1903 : Art. 1^{er} « La gendarmerie est une force instituée pour veiller à la sûreté publique et pour assurer le maintien de l'ordre et l'exécution des lois. Une surveillance continue et répressive constitue l'essence de son service. Son action s'exerce dans toute l'étendue du territoire, quel qu'il soit, ainsi qu'aux armées.

Elle est particulièrement destinée à la sûreté des campagnes et des voies de communication ».

1 – Le commandement de la gendarmerie de La Réunion :

Les effectifs de la gendarmerie de La Réunion s'élève à 735 militaires, mais seuls 466 d'entre eux sont exclusivement affectés à des missions de sécurité publique générale et de sécurité routière.

Réparties sur l'ensemble du territoire de l'île, les unités en charge de sécurité publique générale et de sécurité routière, sont rattachées à l'une des quatre compagnies ou à l'escadron départemental de sécurité routière (EDSR) qui eux-mêmes dépendent de l'état-major implanté à Saint-Denis.

La répartition s'effectue de la manière suivante :

Quatre compagnies de gendarmerie implantées à Saint-Denis, Saint-Benoît, Saint-Paul et Saint-Pierre, auxquelles sont subordonnées les 31 brigades territoriales de l'île.

Un EDSR auquel sont subordonnées les quatre brigades motorisées de Saint-Benoît, Saint-Denis, Saint-Louis et Saint-Paul.

2 – La mission de sécurité routière :

Elle revêt plusieurs aspects. Le premier vise à éviter que ne se produise un accident en assurant une présence dissuasive sur réseau. Le second a pour objet de constater et de réprimer les infractions au code de la route, et relève principalement des unités motorisées. Le troisième

consiste à mener des actions de prévention auprès du grand public, tandis que le dernier aspect porte sur la constatation des accidents de la route.

3 – L'accident de la circulation routière :

Il n'existe pas en gendarmerie de service spécialisé dans la constatation des accidents. C'est la brigade de gendarmerie compétente qui est chargée de constater les accidents qui se produisent dans sa circonscription.

En 2008, 255 accidents de la route ont été constatés par les unités de gendarmerie de La Réunion. 39 personnes ont été tuées et 358 ont été blessées.

L'alerte – C'est généralement le Centre Opérationnel de la Gendarmerie (COG) qui la reçoit, et qui en fonction des éléments recueillis et de la localisation de l'accident, active une ou plusieurs patrouilles de gendarmerie.

Le transport sur les lieux et les premiers actes – Les premiers gendarmes sur les lieux, apportent une aide aux secours, protègent les lieux par un périmètre de sécurité, régulent, interdisent ou rétablissent la circulation routière autant que nécessaire, mettent en place des déviations, procèdent aux premières constatations. En cas de besoin ils font appel au renfort d'unités voisines et des brigades motorisées.

La gendarmerie fait également appel aux services annexes (DDE ou la voirie communale pour la remise en état des chaussées, dépanneurs pour l'enlèvement des véhicules, pompes funèbres en cas de décès...).

L'enquête – Les actes effectués lors de la constatation d'un accident de la circulation routière relèvent de l'enquête judiciaire. Ils sont généralement réalisés par des gendarmes APJ, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire. Il s'agit de comprendre les causes de l'accident, de rechercher les preuves, d'identifier le(s) responsable(s), d'établir une procédure et de la transmettre aux autorités judiciaires chargées de décider de la suite à donner.

L'enquête menée donne lieu aux actes ci-après :

- Identification des victimes,
- Recoupement des témoignages,
- Recherche des causes et rassemblement les éléments de preuve (points de choc, traces de freinage, vitesse pratiquée, configuration de l'axe, présence d'hydrocarbure au sol, etc.)
- Dépistage de l'alcoolémie et recherche de la présence de stupéfiants (*analyses sanguines*),
- Auditions des témoins,
- Auditions des victimes (sur place ou ultérieurement),
- Saisie d'éléments utiles à l'enquête,

- Réquisition à un médecin prélèvements,
- Réquisition à un laboratoire pour analyses,
- Réquisition à un expert pour l'examen éventuel du véhicule en cause,
- Recueil des résultats sanguins du laboratoire...

Travaillant sous la direction du procureur de la République, les gendarmes enquêteurs informent régulièrement ce magistrat des évolutions de leurs investigations. C'est lui leur qui donne des orientations, autorise l'établissement de réquisitions judiciaires, et est informé de tout élément nouveau.

Lorsque l'enquêteur a auditionné l'ensemble des témoins et des victimes, qu'il a eu le retour des analyses faites en laboratoire et qu'il a eu connaissance des conclusions de l'expert, il établit une procédure de synthèse dans laquelle apparaissent les éléments recueillis tout au long de l'enquête.

Il peut alors transmettre la procédure au parquet compétent.

Mme LEBRETON

Substitut du Procureur près du TGI de Saint-Pierre

Le contentieux de la circulation routière est un contentieux de masse, il y a eu au parquet plus de deux mille procédures enregistrées en 2008, dont 38 accidents mortels et 154 accidents de la circulation.

1° – L'action du parquet au début de l'enquête :

Le parquet décide de toutes les mesures conservatoires lorsqu'un accident survient et ce pour préserver la suite de la procédure :

- constatations techniques sur le véhicule et sur le lieu des faits (distance de freinage...)
- analyses de sang pour l'auteur et le(s) victime(s) (alcool, stupéfiants)
- décision sur une éventuelle autopsie
- décision de remettre le corps à la famille

Cette phase judiciaire est essentielle pour préserver la suite de l'enquête et déterminer la responsabilité éventuelle des auteurs des accidents.

Une fois que l'infraction est constatée, le parquet prend une décision sur la personne gardée à vue en cas d'homicide involontaire ou de blessures involontaires.

On opte le plus souvent pour une procédure d'information judiciaire avec présentation au parquet du mis en cause pour une éventuelle détention.

On peut opter pour des comparutions immédiates, lorsque le dossier est complet et peut être jugé dans les 48 heures de l'accident, ce qui est assez rare.

Si des investigations restent à faire, on les poursuit et la décision sur la responsabilité de l'auteur de l'accident sera prise ultérieurement.

Il arrive qu'aucun délit pénal ne puisse être reproché à l'auteur de l'accident, auquel cas le dossier sera classé.

Pour les dossiers d'homicide involontaire où le classement est envisagé, le magistrat spécialisé du Parquet de Saint-Pierre reçoit les victimes (les proches du défunt) pour leur expliquer les raisons du classement.

2° – Les difficultés rencontrées :

La prise en charge de la victime n'est pas totalement satisfaisante dans la première phase judiciaire avant la décision, puisque l'intérêt qui prime est celui de l'enquête.

Dès ce moment les victimes directes ou collatérales devraient pourtant être prises en charge.

Des améliorations ont été néanmoins observées avec la possibilité pour les enquêteurs d'appeler l'ARAJUFA qui a un numéro de portable et dispose d'un psychologue.

3° – Les perspectives :

La prise en charge des victimes des accidents de la route pourrait s'améliorer encore avec un partenariat encore plus étroit avec les différentes associations, c'est déjà le cas avec l'ARAJUFA, mais d'autres associations comme la Ligue contre les violences routières pourraient également s'associer au Parquet.

Les contacts établis avec cette association et des psychologues volontaires pourraient permettre de tisser un réseau réactif en cas d'accidents graves de la route.

Cela permettrait sans doute une meilleure prise en charge des victimes dans cette première phase judiciaire.

M. KUENTZ

Vice-président du TGI Saint-Pierre

Avec les accidents du travail, les accidents de la circulation sont considérés comme les principales causes d'atteintes aux personnes et les statistiques illustrent bien chaque année cette

triste réalité. D'un point de vue juridique, les atteintes aux personnes se divisent en deux grandes catégories : d'une part les atteintes volontaires et d'autre part les atteintes involontaires, ces dernières incluant nécessairement les accidents de la circulation.

Cette réalité statistique mais aussi humaine, compte tenu des drames que les chiffres masquent généralement, a très largement contribué à établir la théorie générale des violences involontaires telle que la connaît aujourd'hui notre droit positif, notre ensemble de normes applicables à cette vaste matière qui va de l'accident de sport à ce que les forces de l'ordre appellent en raccourci l'accident de voie publique.

On vous a présenté la place de la victime dans le processus pénal qui va de l'accident lui-même jusqu'au procès. Permettez-moi de m'attarder un instant sur ce procès lui-même.

Tout d'abord pour dire qu'il n'est pas nécessaire à l'indemnisation de la victime. Sans évoquer le mécanisme qui vous sera décrit dans le détail par le représentant des compagnies d'assurance, je souhaite simplement rappeler que sur un plan civil, c'est-à-dire la réparation du dommage proprement dite, nous avons depuis la loi du 5 juillet 1985 un système très particulier de réparation autonome et propre à la matière des accidents de la circulation. Ce système constitue d'ailleurs la consécration depuis 1985 d'un véritable « droit à indemnisation » (ce sont les termes du législateur) avec pour objectif « l'amélioration de la situation des victimes » et je reprends là l'intitulé même de la loi.

Ainsi, pas de procès pénal nécessaire pour une éventuelle indemnisation et il faut ajouter que même lorsque le conducteur mis en cause a été relaxé, le tribunal, de manière tout à fait dérogatoire là encore, peut accorder à la victime, alors partie civile au procès pénal, la réparation de tous les dommages résultant des faits qui ont fondé les poursuites.

Revenons précisément sur ce procès pénal. Ce procès pénal, quand il a lieu (et après ce qui vous a été présenté par Mme le procureur et M. le Commandant de l'EDSR de La Réunion, vous savez désormais que le fait générateur de l'accident va dans un premier temps passer par les constatations de la police ou de la gendarmerie pour ensuite relever de l'analyse du parquet qui lui donnera la suite qu'il entend lui donner), va regrouper tous les acteurs traditionnels d'un procès correctionnel : le parquet en soutien de l'accusation, le prévenu et bien entendu la victime.

Quelle va être la réponse judiciaire aux accidents de la circulation ? Cette réponse va être pénale, la sanction infligée à l'auteur, et civile, c'est-à-dire l'indemnisation du préjudice de la victime directe ou par ricochet.

Sur le plan pénal, une remarque d'ordre général s'impose. Car si j'ai rappelé en commençant mon propos la distinction essentielle de notre droit pénal entre les infractions involontaires et les infractions volontaires, c'est que cette distinction est bien souvent mal comprise et qu'elle génère un malentendu considérable dans l'opinion publique entre des attentes de justice qui se fondent sur un résultat objectif, le décès d'un proche à l'occasion d'un accident par exemple, et la nécessaire répression au plus juste du comportement d'un auteur, répression qui va devoir se fonder certes sur le résultat mais aussi sur un élément propre à l'auteur, un élément subjectif constitué par une absence totale d'intention homicide.

D'où l'insatisfaction récurrente des victimes devant des condamnations jugées le plus souvent trop clémentes, trop individualisées par rapport à l'auteur et en tout cas sans commune mesure avec la souffrance ressentie. Une condamnation vécue finalement comme trop peu individualisée... par rapport à la victime. « Et notre souffrance, qu'en fait-on ? » quand l'auteur

n'est condamné à rien, le rien étant généralement l'absence de peine de d'emprisonnement sans sursis significative.

Nous sommes bien là au cœur de la question posée par la place de la victime dans le procès pénal dans la mesure où cette dernière va ressentir une discordance entre la place symbolique qui doit selon elle lui être reconnue et la place finalement accordée par le prononcé de la peine.

Se raccrocher uniquement au procès pénal pour faire ce qu'on appelle en termes psychologiques « le travail de deuil », c'est risquer d'emprunter une impasse et de s'exposer à de grandes frustrations. Car plus que dans tout autre type d'affaire, il n'y aura jamais d'adéquation parfaite entre le dommage vécu et une réponse judiciaire qui doit être une peine au sens plein du terme et non une simple punition.

Récemment, les actualités télévisées ont pu nous montrer l'avocat des parties civiles intervenir avec satisfaction à la suite de la condamnation de l'auteur d'un accident mortel par un tribunal correctionnel du ressort pour dire que la peine de prison importante qui venait d'être prononcée était « justifiée par la douleur des familles ».

Ce qui a immédiatement fait réagir l'avocat du prévenu qui a déclaré que l'on était dans la communication mais pas dans le droit pénal et qu'il était regrettable de constater la sévérité croissante des tribunaux français en matière d'atteinte involontaire.

Entre les déclarations publiques de nos autorités qui souhaitent à chaque réforme agrandir la place de la victime dans le procès pénal et l'insatisfaction exprimée parfois vigoureusement lors du prononcé de certaines décisions rendues en matière d'homicide involontaire, il faut aussi rappeler que le procès n'est pas que le lieu et le moment de la victime mais aussi celui de l'auteur comme celui du corps social tout entier.

Les juridictions disposent finalement de peu de moyens pour faire admettre cette évidence et il y a là une véritable mission pédagogique, quoique particulièrement délicate et difficile, pour les associations de victimes.

M. LAGARCE

Comité des assureurs de La Réunion

L'intervention des assureurs après un accident de la circulation est effective à partir du moment où l'une ou l'autre des parties en cause fait sa déclaration.

Aussitôt qu'il a connaissance des circonstances et des conséquences de l'accident, tant matérielles que corporelles, il prend les premières mesures conservatoires destinées au respect des droits des victimes.

Il s'agit principalement de l'information des victimes sur leurs droits en matière d'indemnisation du préjudice corporel.

En effet, depuis la promulgation de la loi Badinter et l'application de la nomenclature Dinthillac, les victimes sont protégées et les assureurs ont le devoir d'information des

dispositions légales. Des délais sont impartis pour éviter que les victimes aient à subir des problèmes financiers ou d'organisation de leur vie courante du fait d'une atteinte physique.

Malgré tout, les délais d'indemnisation peuvent être longs du fait de différents éléments : consolidation de la victime, transmission du procès verbal des autorités ...

Pour palier ces aléas, le rôle de l'assureur est essentiel dans l'attribution de provisions à la victime.

C'est ainsi qu'il peut accompagner la victime jusqu'à l'indemnisation définitive.

Mme LEBRETON

Substitut du Procureur près du TGI de Saint-Pierre

Restitution du 1^{er} atelier

L'atelier a commencé par une présentation du travail des forces de l'ordre dans le cadre des enquêtes relatives aux accidents de la circulation.

Le Capitaine N'DOYE, Capitaine de l'escadron départemental de la sécurité routière a expliqué le travail des gendarmes sur le terrain. Il a expliqué que ses missions de sécurité routière consistaient à éviter que les accidents se produisent sur le terrain, à constater les infractions et les réprimer, à faire des actions de prévention mais également à faire tous les actes lorsqu'un accident de la circulation se produit. Il a mis en évidence le déroulement de l'accident de la phase d'alerte au centre opérationnel de la gendarmerie, au transport sur les lieux et aux premières constatations. Il a détaillé la phase d'enquête avec les différents dépistages et la nécessité de déterminer les responsabilités sous le contrôle de l'autorité judiciaire.

Est ensuite intervenue Mme LEBRETON, Substitut du Procureur près le TGI de Saint-Pierre en charge du contentieux de la circulation routière pour expliciter le rôle du parquet en cas d'accident de la circulation. Il a été rappelé que le parquet décidait de toutes les mesures conservatoires lorsqu'un accident survient et ce pour préserver la suite de la procédure :

- constatations techniques sur le véhicule et sur le lieu des faits (distance de freinage),
- analyses de sang pour l'auteur et le(s) victime(s) (alcool, stupéfiants),
- décision sur une éventuelle autopsie,
- décision de remettre le corps à la famille.

Cette phase judiciaire a été décrite comme essentielle pour préserver la suite de l'enquête et déterminer la responsabilité éventuelle des auteurs des accidents. Les différents modes de poursuite ont été décrits tout comme l'éventualité de l'inexistence d'un délit pénal. Dans ce cas là, il a été précisé que le magistrat du parquet recevait les proches de la victime d'un accident mortel pour leur expliquer les raisons du classement.

Il a été indiqué que la prise en charge de la victime n'était pas totalement satisfaisante dans la première phase judiciaire avant la décision, puisque l'intérêt qui primait était celui de l'enquête. Néanmoins, des améliorations étaient observées avec la possibilité pour les enquêteurs d'appeler l'ARAJUFA qui a un numéro de portable et dispose d'un psychologue. Les contacts établis avec cette association et d'autres (ligue contre la violence routière notamment) ainsi qu'avec des psychologues volontaires, pourraient permettre de tisser un réseau réactif en cas d'accidents graves de la route. Cela permettrait sans doute une meilleure prise en charge des victimes dans cette première phase judiciaire.

M. KUENTZ, Vice-président au TGI de Saint-Pierre est ensuite intervenu. Il a commencé par dire que les accidents de la circulation faisaient partie des violences involontaires. Cette distinction était selon lui importante car souvent les victimes ne faisaient pas la différence entre les faits volontaires et les faits involontaires et cela était à l'origine d'une insatisfaction permanente, du point de vue de la sanction pénale. M. KUENTZ a ensuite décrit la place de la victime dans le procès. Sur le plan civil, la loi du 5 juillet 1985 a créé un système de réparation autonome qui a amélioré la situation de la victime, qui a bénéficié depuis lors d'un véritable droit à indemnisation. Sur le plan pénal, une fois établie la culpabilité de l'auteur, il y a tout un panel de peines susceptibles d'être infligées : prison avec sursis, prison avec sursis mise à l'épreuve (les condamnés doivent respecter un certain nombre d'obligations, faute de quoi il pourrait subir une peine ferme), prison ferme. Il a admis que la peine de prison prononcée ne pouvait être jamais à la hauteur des souffrances endurées (mort, handicap, blessures graves). Il a mis en évidence le rôle pédagogique que devrait endosser les associations dans l'explication de la peine, car il n'y aurait jamais une adéquation parfaite entre souffrance subie et la peine infligée.

Est ensuite intervenu M. LAGARCE, représentant du comité des assureurs. Il a expliqué que l'assurance n'intervenait qu'à partir du moment où il y avait une déclaration à l'assurance. L'assureur prenait alors toutes les mesures conservatoires et informait la victime et ses proches de leurs droits. Des examens médicaux étaient ensuite demandés pour donner les premiers éléments quant au préjudice prévisible. Pour lui, l'essentiel était le versement d'une provision sur l'indemnisation pour que la victime. Il admettait qu'il pouvait se passer un délai très long pour l'évaluation définitive du préjudice et que la provision était donc essentielle.

De nombreuses de questions ont été posées à l'assureur sur l'évaluation du préjudice et la lenteur de l'indemnisation.

Des insatisfactions ont été notées sur les peines infligées aux auteurs de blessures ou d'homicides involontaires.

Il a été regretté que la prise en charge de la victime au stade de l'enquête soit insatisfaisante.

Ces échanges fructueux ont permis de conclure à la nécessité de la prise en charge de la victime et de ses proches dès le stade de l'enquête. Ils ont également montré l'importance du rôle des associations dans l'explication de la procédure, des droits des victimes et des peines infligées, ce qui conforte l'idée que la collaboration de tous les intervenants est essentielle.