

FB/EDC
DOSSIER N°06/00245
ARRET N°
du 14 JUIN 2007

COUR D'APPEL DE CHAMBERY

Prononcé publiquement le 14 JUIN 2007 par la Chambre des Appels Correctionnels,

Sur appel d'un jugement du T.G.I. DE BONNEVILLE du 27 JUILLET 2005

COMPOSITION DE LA COUR, lors des débats :

Président : M. BESSY,
Conseillers : Mme BROUTECHOUX,
Mme SULTANA-KHAN (vice-présidente placée),
assistée de Mesdames DALLA COSTA et LAPERROUZE-REVEL, Greffiers,
en présence de Mme DUFOURNET, Substitut de M. le Procureur Général.

Le président et les deux conseillers précités ont participé à l'intégralité des débats et au délibéré.

PARTIES EN CAUSE DEVANT LA COUR :

CHARLET Michel, né le 14 Juin 1945 à CHAMONIX

Fils de CHARLET Robert et de PUT Léa, de nationalité française, divorcé,
élu local, demeurant 229 Chemin du glacier de Tacconnaz - Les Bossons
- 74400 CHAMONIX MONT BLANC

Prévenu, *appelant*, libre

Comparant, assisté de **Maître CADROT** et **Maître PILATI** (barreau de
BESANCON) et de **Maître RIVA** (barreau de LYON)

RONCOLI Gérard, né le 20 Février 1943 à LYON 3EME

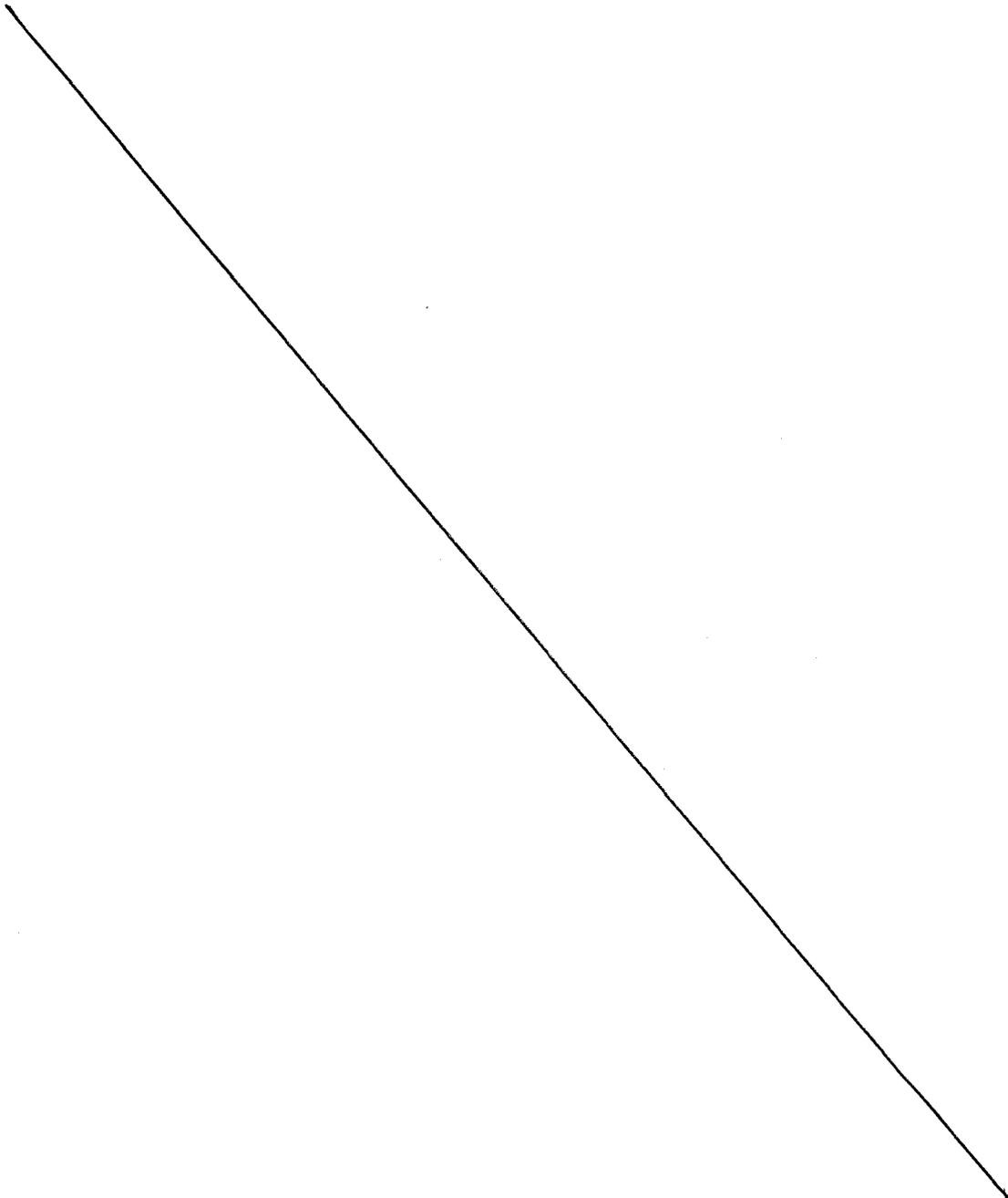
Fils de RONCOLI, de nationalité française, marié, responsable technique
et de la sécurité du Tunnel du Mt Blanc, côté français, retraité depuis le 1^{er}
mai 2003, demeurant 90 Descente des Périades - 74400 CHAMONIX
MONT BLANC

Prévenu, *appelant*, libre

Comparant, assisté de **Maître LEVANTI** (barreau de THONON-LES-
BAINS)

COUR D'APPEL DE CHAMBERY

ARRET DU 14 JUIN 2007



A la demande des Sociétés FORTIS, ATMB, SGTMB, SITMB et sans opposition aucune de quiconque, la Cour a ordonné la disjonction des appels sur intérêts civils et renvoyé l'affaire à l'audience du 24 octobre 2007 à 14 heures et a indiqué que les débats se poursuivaient uniquement sur les dispositions pénales et civiles concernant Messieurs Gérard RONCOLI et Michel CHARLET.

-0-0-0-

Le 24 mars 1999, à 10 heures 46, un camion frigorifique (PL0) entre dans le tunnel par la tête française.

Son chauffeur aperçoit de la fumée émanant de son véhicule. Il s'arrête à 10 heures 53 à 6,5 km de l'entrée française, sur la voie de circulation, face au garage n° 21. Le camion s'embrase.

Certains autres usagers croisent ou doublent le camion en feu.

8 camions venant d'Italie vont s'arrêter à partir d'environ 300 mètres du PL0 et leurs chauffeurs seront évacués par le personnel des sociétés d'exploitation.

25 véhicules (14 poids lourds, 1 fourgon, 9 voitures et 1 moto) venant de France se retrouvent bloqués derrière le PL0.

Le feu ne pourra être attaqué par les sapeurs-pompiers italiens que dans la nuit du 24 au 25 mars et ne sera éteint que le 26 mars à 15 heures 40, soit environ 53 heures plus tard.

Tous les conducteurs et passagers (38 personnes) venant de France et arrêtés derrière le PL0 ont péri dans cet incendie :

- 28 d'entre eux sont morts dans leur véhicule,
- 7 sont morts hors de leur véhicule ou dans un autre véhicule,
- 1 personne est morte dans un local technique,
- 2 personnes (dont un employé de SITMB) dans un refuge pressurisé.

Le premier véhicule d'intervention du Centre de Secours Principal de Chamonix, avec 6 sapeurs pompiers, s'est retrouvé bloqué par la fumée au niveau du garage n° 12, dépourvu de refuge pressurisé.

N'ayant que 4 appareils de respiration individuel (ARI), l'un des sapeurs-pompiers est décédé.

La recherche des causes de cette catastrophe et donc la détermination de la responsabilité éventuelle de chacun des deux appelants amènent la Cour à décrire l'ouvrage, à rappeler la chronologie détaillée du déroulement des faits et à dresser un constat des défaillances et des manquements antérieurs.

I - LES FAITS

A - PRESENTATION DU TUNNEL

Le creusement du tunnel routier du Mont-Blanc, commencé en janvier 1958, s'est achevé le 14 août 1962 et son équipement a pris encore 3 ans. L'inauguration a lieu le 16 juillet 1965, en présence du Général DE GAULLE et de M. SARRAGAT, Présidents de chacun des Etats concernés, et l'ouverture au public le 19 du même mois.

La finalité de l'ouvrage est de faciliter le franchissement des Alpes tant sur le plan du déplacement des personnes que du transport de marchandises.

1° - Les textes

Quatre grands textes constituent l'assise juridique initiale de la construction et de l'exploitation du tunnel du Mont Blanc :

la convention du 14 Mars 1953,
la loi du 17 avril 1957,
l'acte de concession du 7 Juillet 1959,
l'accord de collaboration du 27 avril 1966.

1) La convention du 14 mars 1953, modifiée par l'avenant du 27 Août 1965

La responsabilité solidaire des deux sociétés concessionnaires en cas d'accident est affirmée et un compte rendu d'exploitation annuel doit être adressé par les deux sociétés à leurs gouvernements respectifs.

Il est expressément retenu que les sociétés exploiteront l'ouvrage à leurs risques et périls et dans le cadre d'une responsabilité solidaire.

L'article 11 rappelle que le concessionnaire est "responsable de la police de la circulation dans le tunnel".

2) La loi du 17 avril 1957

Côté français, la loi du 17 avril 1957 ratifie la convention de 1953 et pose le principe de la création d'une Société d'Economie Mixte, nommée Société Concessionnaire Française pour la Construction et l'Exploitation du Tunnel Routier sous le Mont Blanc, à laquelle est dévolue la concession.

De son côté, la Société Concessionnaire Italienne confie la construction du tunnel à la " Societa Italiana Per Condotte d'Acqua".

3) L'acte de concession français du 7 juillet 1959

Il officialise la création de la société concessionnaire française, dont les statuts ont été approuvés par décret du 24 novembre 1958 et crée la commission de surveillance, chargée de faire respecter le cahier des charges durant les travaux, et la commission de contrôle (future CIC) qui aura la même tâche pendant l'exploitation dont il est une nouvelle fois rappelé qu'elle se fait aux risques et périls du concessionnaire.

4) L'accord de collaboration du 27 avril 1966

Il fait suite à l'avenant du 25 mars 1965. Postérieur de plusieurs mois à l'ouverture du tunnel, il crée un comité commun d'administration, dont la mission, aux termes de l'article 2, est la prise, pour le compte commun des deux sociétés, de toutes mesures nécessaires à l'exploitation, à l'entretien, et à la conservation, ainsi qu'à la police de la circulation du tunnel.

Il prévoit que le C.C.A. devra se réunir mensuellement et qu'il n'y aura qu'un seul directeur d'exploitation, auquel les sociétés donneront les pouvoirs nécessaires.

L'article 6 rappelle que les deux sociétés sont solidairement responsables à l'égard des deux gouvernements et des tiers en ce qui concerne l'exploitation, l'entretien et la conservation du tunnel.

2° - Les caractéristiques de l'ouvrage et ses équipements

La configuration générale du tunnel et l'inventaire technique des systèmes qui l'animent sont ici abordés.

1) Description sommaire de l'ouvrage

a) Les données topographiques

La tête française est située sur la commune de CHAMONIX (74) à une altitude de 1274 mètres et l'entrée italienne sur la commune de COURMAYEUR à ENTREVES à une altitude de 1381 mètres.

L'accès à la plate-forme française se fait à partir du carrefour dit de LA VIGIE sur la RN 205, par une rampe en lacets de 4 km, affichant une pente moyenne de 6%.

Le profil en coupe du tunnel est "en accent circonflexe" afin de permettre l'écoulement des eaux. Le point le plus élevé de la chaussée (1395,5 mètres d'altitude) se situe au milieu de la longueur du tunnel. La pente sur la concession italienne, constante, est donc dérisoire (0,25%). Celle de la concession française est de 2,4% de l'entrée au PK 2850, puis de 1,8% jusqu'au milieu de l'ouvrage.

Le profil en plan est orienté Nord-Ouest/Sud-est et rectiligne, à l'exception d'une courbe ménagée à l'entrée française et ce afin d'obtenir un meilleur raccordement avec les lignes de niveau du terrain et de faciliter l'amorce de la route d'accès.

Cette courbe laisse inutilisée les 130 mètres de galerie percés initialement dans l'alignement du tunnel, appelée "galerie de visée".

b) Le gros œuvre

Le tunnel est essentiellement creusé dans du granite. La couverture rocheuse atteint jusqu'à 2480 mètres puisque le tracé passe sous l'Aiguille du Midi (3843 mètres) et l'Aiguille de Toule (3537 mètres). Cette particularité a contraint les concepteurs à opter pour un système de ventilation excluant des cheminées intermédiaires et les constructeurs à un boulonnage intensif de la roche après chaque tir de mines, avant de la revêtir de béton.

La section est en "fer à cheval", la partie supérieure étant réservée à la circulation, la partie inférieure, sous la chaussée, aux gaines de ventilation.

- Le tube réservé à la circulation

Le tunnel est de type monotube bidirectionnel. Il a une longueur de 11,600 km.

Chaque concession gère 5,800 km de tunnel, la limite d'exploitation se situe donc entre les garages 18 et 19.

La limite frontalière se situe toutefois au point 7,640 km, dans le sens France/Italie, soit entre les garages 24 et 25.

La chaussée mesure 7,00 mètres de largeur, soit 3,50 mètres pour chaque voie. Elle est bordée de part et d'autre par un trottoir de 0,80 mètres.

La hauteur à la clé de voûte est de 6 mètres, autorisant à la verticale des bordures des trottoirs, un gabarit de 4,50 mètres.

Afin de permettre à tout véhicule en difficulté de s'arrêter tout en dégagant sa voie de circulation, des garages ont été aménagés tous les 300 mètres, alternativement de chaque côté du tunnel. L'élargissement de la voûte au niveau de ces "parkings" s'opère sur une longueur de 30 mètres et une largeur de 3,3 mètres.

La surface de manœuvre est cependant réduite de 5 mètres dans le sens longitudinal par l'installation de refuges dans chacun des garages.

Face à chaque garage, une galerie de retournement a été creusée. Il s'agit d'un évidement perpendiculaire à la chaussée de 18,25 mètres de profondeur, dont la largeur, initialement de 6 mètres est rapidement réduite à 4,40 mètres.

Les 36 garages couvrant l'ensemble du tunnel, dont le premier se situe à 550 mètres de l'entrée française, sont numérotés de 1 à 36 depuis la France jusqu'en Italie.

- Les usines et gaines de ventilation

* Description du système de ventilation

Le système de ventilation mis en place dans le tunnel du Mont Blanc est de type "transversal/partiel", c'est à dire que de l'air frais est injecté par des bouches réparties sur toute la longueur du tunnel tandis que l'air vicié est partiellement récupéré par une gaine et, pour le reste, s'évacue par les têtes de l'ouvrage.

Une ventilation de type "transversal total" disposerait d'un système d'amenée d'air frais identique, mais verrait l'air vicié intégralement aspiré dans une gaine d'évacuation.

Un système semi-transversal serait pour sa part dépourvu de gaine d'air vicié, lequel ne serait évacué que par les têtes du tunnel.

Un système longitudinal, quant à lui se contente de faire circuler l'air frais d'une tête du tunnel à l'autre, par l'action de ventilateurs installés en clé de voûte, chassant par là même l'air vicié. Ce principe ne peut être utilisé que pour des tunnels de dimensions modestes et monodirectionnels, l'air étant mû dans le sens de la circulation.

Dans le cas du tunnel du Mont Blanc, le choix d'une ventilation de type totalement transversal aurait imposé de creuser 15 m² de section supplémentaire.

* Les gaines de ventilation

L'air frais est acheminé sur les 5800 mètres de chaque concession par 4 gaines parallèles, celles ci se relayant pour alimenter chacune un tronçon de 1450 mètres. Chaque gaine est donc reliée à un ventilateur à turbine centrifuge.

A l'extrémité de ces gaines, des bouches d'air frais, d'une section de 32 cm sur 12 cm, d'un débit maximal théorique de 500 litres/seconde, sont encastrées dans le pied droit Italie/France, 4 cm au dessus du trottoir à raison d'une bouche tous les 10 mètres. Elles sont équipées d'un dispositif de réglage du débit, afin de compenser la diminution de pression sur les 1450 mètres de chaque tronçon.

L'air vicié, par contre est extrait par une gaine unique, tant du coté français que du coté italien, courant sur l'ensemble du linéaire de 5,800 mètres.

Chacune d'elles est reliée à trois turbines installées en parallèle.

La prise d'air s'opère par des bouches d'une section de 1 mètre par 1,5 mètre réparties tous les 300 mètres en voûte du tunnel, au profit des élargissements des

garages ou galeries de retournement. L'air vicié aspiré en voûte est donc ramené dans la gaine sous la chaussée.

* Les usines de ventilation

Le tunnel a été doté de part et d'autre de ses extrémités de deux usines de ventilation, l'une pour l'air frais à gauche de l'entrée du tunnel, l'autre pour l'air vicié à droite (disposition française).

L'usine d'air frais comprend 4 ventilateurs hélicoïdaux, débitant chacun 75 m³/s. Un cinquième ventilateur est destiné à servir de secours, en cas de défaillance de l'un des 4 autres par la simple manœuvre d'un by-pass.

L'usine d'air vicié est constituée de trois ventilateurs hélicoïdaux débitant chacun 50 m³/s à une pression de 670 mm, pour une puissance totale de 1439 KW. Ces 3 ventilateurs extrayant l'air d'une même gaine doivent impérativement fonctionner aux mêmes régimes afin d'éviter un déséquilibre.

Contrairement à l'usine d'air frais, celle d'air vicié ne comporte pas de ventilateur de secours.

- Les salles de régulation

Chaque direction d'exploitation dispose d'une salle de régulation gérée 24 heures sur 24 et située aux abords immédiats des entrées du tunnel.

De conception identique, elles constituent les points névralgiques du tunnel puisque regroupant l'ensemble des données transmises par les différents systèmes de détection et de sécurité.

Leur configuration en demi-cercle permet aux régulateurs italien et français d'assurer un suivi permanent et simultané des différents indicateurs.

Le bureau du régulateur est équipé de trois moniteurs d'ordinateurs gérant respectivement le captage des eaux usées et la détection incendie, le trafic radio français et italien, les conditions de ventilation, l'opacité à l'intérieur de l'ouvrage, la gestion des écrans de contrôle, le nombre de cabines de péage ouvertes, le trafic total, mais aussi la température intérieure ou extérieure, la barométrie, l'hygrométrie et la consommation électrique.

Un écran permet de visualiser le tunnel sur toute sa longueur, tandis qu'un autre permet de gérer la qualité de l'éclairage. Trois postes téléphoniques reliés au réseau extérieur et deux postes radio sont à disposition, tout comme une ligne directe avec les pompiers de CHAMONIX pour le côté français, système sans équivalent côté italien.

Cinq moniteurs répercutent les images du tunnel par tronçon de 1,500 Km.

Un magnétoscope a vocation à se déclencher automatiquement en cas d'alarmes décroché de téléphone ou d'extincteur dans les refuges, coups de poing d'alarme, détection d'incendies, opacimétrie supérieure à 20 %.

Un pupitre centralise plusieurs commandes manuelles qui permettent d'actionner des feux de signalisation ainsi que le déclenchement de la sirène, le système de ventilation, les équipements télécommandés.

Un téléphone en liaison directe relie les deux salles de régulation.

Une autre ligne est réservée à la liaison avec les téléphones de secours installés dans les refuges et abris.

En partie haute, un tableau synoptique du tunnel fait apparaître la gestion de la ventilation, l'enclenchement des feux tricolores, l'éclairage, les points d'alarme.

Sur la partie basse du mur, plusieurs écrans affichent, de gauche à droite

- les relevés graphiques des 9 opacimètres sur 3 appareils,
- trois compteurs restituant le trafic journalier (total, italien, français),
- un relevé faisant apparaître les analyses de gaz carbonique,
- un graphique restituant la vitesse du vent aux deux extrémités du tunnel ainsi qu'en son milieu,
- un enregistreur de consommation électrique (instantanée et journalière).

L'ensemble des données s'affiche simultanément dans les deux salles de régulation, soit sur le tableau synoptique, soit sur les relevés graphiques.

- Les péages

Les cabines de péages au nombre de 5 de part et d'autre, se situent sur chacune des plates-formes française et italienne.

Côté français, celles-ci sont reliées à la salle de régulation par un double système d'alarme sonore (ronfleur) et visuel (feu rouge). Ainsi, lorsque le régulateur décide de faire passer le feu d'entrée du tunnel au rouge fixe, le ronfleur se met automatiquement en fonction délivrant ainsi un double message au péager qui, dès lors ferme son péage et se met à disposition du pompier responsable pour une éventuelle intervention de secours.

Côté italien, seul le système visuel est en place.

2) Les équipements au jour du sinistre

Les différents équipements dont l'ouvrage est doté peuvent être répartis en deux catégories :

- les équipements d'action et de contrôle à la disposition du régulateur,
- les systèmes de sécurité mis à disposition des usagers.

a) les équipements d'action et de contrôle à disposition du régulateur

- la gestion de la ventilation

Pour obtenir une meilleure efficacité du système de ventilation et gérer utilement les flux d'air à l'intérieur du tunnel, deux principes ont été retenus et mis en place.

* La réversibilité de la gaine d'air vicié

Le principe consiste à utiliser la gaine d'air vicié, non pour aspirer les fumées mais pour insuffler de l'air frais en complément de l'apport des gaines prévues à cet effet.

Un système appelé "by-pass" permet cette manœuvre. Il est ainsi possible d'inverser la fonction de la gaine sans arrêter totalement les ventilateurs.

* Le cantonnement de la gaine d'air vicié

Susceptible de concourir directement à la sécurité, ce système consiste à fractionner la gaine d'air vicié en plusieurs cantons afin de pouvoir concentrer l'effort d'aspiration sur l'un d'eux seulement, après avoir déclenché la fermeture motorisée des volets obturant les bouches des autres secteurs.

Sur la concession française, dont la gaine d'air vicié a été fractionnée en trois parties, on peut donc ainsi multiplier par 3 le volume théorique d'air vicié aspiré, soit 150 m³, sur une section choisie.

Sur la concession italienne, les registres, également motorisés, sont télécommandés trois par trois, ce qui permet de concentrer l'aspiration sur une zone limitée à environ 1 km.

- L'éclairage

L'éclairage est assuré par des rampes installées en voûte de tunnel. Tous les 5 mètres, un éclairage au sodium est intercalé avec deux fluorescents.

Sa puissance varie en fonction du nombre de véhicules en transit dans le tunnel.

Ainsi, en considération du taux d'opacité dans le tunnel, les tubes fluorescents éclairent de 50 à 80 % de leur capacité et les tubes au sodium à 50 %.

Cette capacité d'éclairage peut être augmentée dans deux cas

- lorsque la circulation dépasse les 200 véhicules par heure, le régulateur doit faire passer l'éclairage fluorescent à 100 %, le sodium restant cependant à 50 %,

- lorsque le taux d'opacité excède les 15 %, les rampes fluorescentes passent automatiquement à 100 %, celles au sodium pouvant passer à 100% par l'intervention du régulateur.

L'ensemble de ces moyens d'éclairage peut être activé par le régulateur s'il souhaite intervenir sur une ligne ou sur une section particulière du tunnel.

- Le réseau de radiocommunication

La pose d'un câble rayonnant à l'intérieur du tunnel a permis de créer un réseau de radiocommunication.

Celui-ci comporte 3 fréquences pour les besoins de l'exploitation, une fréquence pour les services de sécurité et de secours et quatre fréquences en modulation de fréquence à destination de l'utilisateur (autoradio).

Sur le plan de la sécurité la liaison radio peut ainsi s'effectuer entre les deux salles de régulation, ou bien entre une salle de régulation et un agent de l'une des sociétés d'exploitation se trouvant dans le tunnel ou aux abords de celui-ci.

Le régulateur a par ailleurs la possibilité d'intervenir sur les fréquences FM précitées pour diffuser des messages d'alerte.

- Les feux tricolores

Le tunnel est équipé de feux tricolores à trois positions : vert fixe, orange clignotant et rouge fixe.

Un appareil de signalisation de ce type est également installé à chaque entrée du tunnel.

Le signal sonore dans les cabines dit "ronfleur" est commandé par le passage du feu de l'entrée du tunnel au rouge fixe et non par la mise en action de la sirène d'alarme.

Le feu d'entrée est indépendant des autres feux situés au cœur de l'ouvrage. Ceux-ci, au nombre de neuf, répartis tous les 1200 mètres, soit 18 pour l'ensemble de l'ouvrage, peuvent être activés individuellement et manuellement par le régulateur.

En cas de déclenchement d'une alarme "décroché extincteur" et "coup de poing", le régulateur peut provoquer la mise au rouge de tous les feux situés en amont et/ou en aval de l'accident en validant le programme informatique.

- La vidéo surveillance

Le tunnel est couvert par un système vidéo comprenant 40 caméras couleur et à objectifs fixes :

- 36 sont installées à une distance de 40 mètres en retrait de chaque garage, se trouvant ainsi espacées de 300 mètres,
- 2 caméras surveillent les entrées,
- 1 caméra particulière à hauteur du garage 19 surveille le "trou noir" laissé par le changement d'orientation vers les sorties opéré à ce niveau au milieu de l'ouvrage ; là, les caméras sont doubles et il existe une caméra 19', orientée tête-bêche avec la 19.

Toutes sont situées sur la voie de circulation ITALIE-FRANCE mais sont orientées vers la sortie de chacune des concessions.

De ce fait, au centre du tunnel, il y a une inversion des directions de prise de vue des appareils et un chevauchement permet de ne pas avoir de partie non surveillée (caméras 19 et 19').

Ces caméras sont reliées à un système de "multiplexeurs/démultiplexeurs", lequel renvoie les données à des distributeurs vidéo. La transmission s'opère par fibre optique, dissimulée sous le trottoir ou dans la gaine 4.

Bien qu'indépendante, chaque salle de régulation reçoit simultanément les mêmes images transmises sur cinq moniteurs installés face au régulateur, à environ 2 mètres de haut.

Chaque moniteur couvrant 300 mètres, ce sont 1500 mètres du tunnel qui sont observés simultanément. Ces moniteurs ont un temps de "cyclage" minimum de 5 secondes. Huit cycles étant nécessaires pour balayer l'ensemble du tunnel, il faut donc au minimum 40 secondes pour le visionner dans son ensemble. Habituellement, les régulateurs règlent volontairement les fréquences de balayage sur 10 secondes.

Le régulateur peut bien entendu s'affranchir du "cyclage" pour visionner la zone qu'il souhaite.

Par ailleurs, lorsqu'une alarme est déclenchée (décroché de téléphone ou d'extincteur, coup de poing d'alarme, détection incendie, opacimétrie supérieure à 20 %), un sixième moniteur, dont l'écran est plus grand, transmet l'image du tronçon concerné, image qui se fixe également sur le moniteur médian de la ligne des cinq précités, les deux moniteurs de part et d'autre transmettant les images des 600 mètres précédant et suivant le tronçon incriminé.

Dans le même temps, un magnétoscope, dans lequel le régulateur aura pris la précaution d'introduire sa cassette lors de sa prise de service, assure l'enregistrement de la scène.

Enfin, cinq caméras installées sur les plates formes italienne (3) et française (2) viennent compléter ce dispositif de vidéo surveillance.

- Les télémessures

Les télémessures visent à s'assurer de la qualité de l'air circulant dans le tunnel à deux niveaux : l'opacité et le taux d'oxyde de carbone.

A cette fin, neuf capteurs double (un pour chaque mesure) sont répartis dans l'ensemble du tunnel. Espacés de 1450 mètres et fixés à 2 mètres de hauteur, ils sont positionnés comme suit

Côté français :

- capteur N° 1 à l'entrée du tunnel,
- capteur N° 2 à hauteur du garage 4,
- capteur N° 3 à hauteur du garage 9,
- capteur N° 4 à hauteur du garage 13,
- capteur N° 5 entre les garages 18 et 19 (soit au milieu de l'ouvrage).

Côté italien :

- capteur N° 6 à hauteur du garage 23,
- capteur N° 7 à hauteur du garage 28,
- capteur N° 8 à hauteur du garage 33,
- capteur N° 9 à la sortie côté italien.

En matière d'opacité, toute variation de 5 % appelé précisément "dépassement" ouvre un pavé sur l'écran de la mini-GTC (sans indication du taux précis) et provoque un signal sonore (deux bips).

Toute variation supérieure à 10 %, qualifiée cette fois de "défaut" entraîne les mêmes manifestations.

Tout franchissement du seuil de 20 % déclenche une "alarme" sonore, plus marquée que le signal du "défaut" et ouvre un pavé visuel sur le même écran. Le maximum mesurable se situe à 30 %, ce qui en théorie permet encore une visibilité à 100 mètres.

Au delà de ce seuil, l'opacité n'est plus mesurée.

Sur le plan de l'oxyde de carbone, dont le taux normal est fixé à 20 ppm (particules par million), les détecteurs déclenchent une alarme lorsque le seuil de 150 ppm est atteint.

Seule toutefois la concession française est équipée de ce système d'alarme, lié à la mini GTC.

Les mesures permanentes de ces appareils sont transmises dans les salles de régulation où elles se traduisent, sur trois enregistreurs graphiques, par des tracés de couleurs et de types différents selon le numéro d'appareil. Il n'existe pas de système d'alarme couplé à ces enregistreurs.

A ces deux types de mesures vient se rajouter le suivi de l'anémométrie. Ce contrôle du sens et de la vitesse de l'air est opéré par trois anémomètres situés à chaque entrée de l'ouvrage ainsi qu'à hauteur du garage 18 et fixés à environ 80 centimètres de la voûte.

Le jour des faits, l'anémomètre situé à l'entrée française ne transmettait aucune information et celui du centre de l'ouvrage (sur la concession française) était bloqué à 0 m/s.

- La détection incendie et la conduite incendie

* La détection incendie

Chaque concession dispose d'un système de détection incendie totalement indépendant et non interconnecté.

La détection incendie française est constituée d'un câble, installé à proximité de la clé de voûte, comportant un capteur de température tous les 8 mètres.

En cas d'élévation de 4 degrés par rapport à la moyenne des températures de l'ensemble du tunnel, ou lorsque le seuil de 50° est dépassé sur un capteur, un signal d'alarme se déclenche, par l'apparition d'un "pavé" sur le moniteur informatique et la fixation de l'image de la caméra concernée. Cette alarme est purement visuelle et n'est pas couplée à un signal sonore.

Pour l'Italie, il s'agit d'une conduite en cuivre morcelée par tronçons de 80 mètres. Par l'effet d'une variation de température, l'air à l'intérieur d'un ou de plusieurs tronçons se dilate, déclenchant une alarme en salle de commande.

Le jour des faits, cette alarme était en panne du côté italien.

* La conduite incendie

Il s'agit d'une conduite d'eau sous pression (6 bars) installée du côté France/Italie, alimentée, pour la concession française par un réservoir de 140 m³ se trouvant avec le surpresseur au garage 16, et pour la concession italienne par un réservoir identique situé au garage 29. Les conduites de concession ne sont pas interconnectées.

Les prises d'eau sont greffées sur la conduite, deux par deux, au niveau de niches spécifiques, dites "niches incendie".

Ces niches, au nombre de 76, sont situées dans les garages et galeries de retournement, ainsi qu'à mi-chemin entre ces équipements. Il y a donc une niche tous les 150 mètres.

b) Les équipements de sécurité utilisables par l'utilisateur

Le tunnel du Mont-Blanc bénéficie d'équipements plus particulièrement destinés aux usagers eux-mêmes.

Ils s'articulent autour de quatre concepts, de nature à assurer immédiatement mais provisoirement la sécurité de ces derniers et pouvant se résumer comme suit :

- permettre à tout usager en difficulté de stationner son véhicule tout en dégageant complètement la voie de circulation,
- lui donner la possibilité d'alerter et d'informer les salles de régulation de tout incident l'ayant contraint à quitter son véhicule,
- mettre à disposition un minimum de moyens pour tenter de circonscrire un incendie,
- de manière plus générale, assurer la sécurité des personnes bloquées voire perdues dans l'ouvrage, dans l'attente des secours.

- Les garages

36 parkings dits "garages" sont répartis sur toute la longueur du tunnel. Disposés en quinconce, ils sont espacés de 300 mètres hormis le premier qui est situé à 550 mètres du point zéro correspondant à l'entrée située côté français.

Ce premier garage se trouvant sur la gauche dans le sens France/Italie, tous les garages impairs se situent sur ce même côté tandis que les garages pairs occupent le côté droit.

D'une longueur de 30 mètres sur 3 mètres de large, ils ont vocation à permettre le stationnement de tout véhicule autorisé à pénétrer dans le tunnel.

Ces garages font systématiquement face à des galeries de retournement devant permettre à tous types de véhicules de faire demi-tour, hormis les camions avec remorque.

- Les refuges et leurs équipements

Local spécialement construit pour recevoir les usagers et les isoler du tunnel, le refuge pressurisé est conçu pour résister à des températures de 200 degrés durant deux heures. Au nombre de 18 pour tout le linéaire du tunnel, ils se situent sur la gauche de l'ouvrage dans le sens France/Italie. Ils sont alimentés en air frais par la gaine prévue à cet effet.

Sur la concession française, ils sont construits dans tous les garages impairs, alors que la société d'exploitation italienne, pour sa part, les a mis en place dans les galeries de retournement portant des numéros pairs.

Espacés de 600 mètres, hormis entre les garages 17 et 20, séparés de 900 mètres, ces refuges pressurisés sont prévus pour recevoir 40 à 50 personnes.

Il existe également des locaux techniques et niches de sécurité, ceux situés côté gauche dans le sens de circulation FRANCE/ITALIE, sont ventilés mais non pressurisés.

En revanche, ceux installés côté droit ne bénéficient d'aucun apport d'air frais extérieur.

Tous les refuges et abris sont équipés d'extincteurs (2 appareils de 6 kg), d'une alarme "coup de poing" ainsi que d'un téléphone relié aux salles de commandement.

L'ouverture de la porte de l'un de ces locaux, le décroché d'un extincteur, la manipulation du "coup de poing" comme celle du téléphone déclenchent l'apparition d'une "fenêtre alarme" muette sur l'écran du régulateur.

Aucun signe ne permet toutefois à l'utilisateur de distinguer clairement les abris pressurisés des abris ventilés. En effet, seul le sigle "refuge", supplantant le logo "SOS", apparaît à l'entrée des refuges pressurisés, en l'absence de toute autre indication.

- Les niches de sécurité

Installées tous les 100 mètres, entre chaque garage, de part et d'autre du tunnel, elles sont au nombre de 74.

De dimensions modestes et variables, elles ne sont nullement prévues pour assurer la protection à moyen et long terme des usagers en cas de sinistre mais abritent uniquement deux extincteurs de 6 kg et un "coup de poing" SOS.

A l'instar des refuges et des abris, l'ouverture de leur porte ainsi que le décroché d'extincteur amènent le déclenchement d'une alarme sur les écrans du régulateur.

- Les dispositifs rappelant aux usagers les règles de circulation

Pour les régulations de vitesse, des panneaux lumineux fixes imposant à l'utilisateur de rouler à une vitesse comprise entre 50 et 70 puis 80 km/h étaient au jour du sinistre répartis dans le tunnel.

Un espacement de 100 mètres entre les véhicules est préconisé, par trois panneaux lumineux jalonnant le tunnel.

3) Les secours

Depuis 1972, la prise en charge des premiers secours, en cas d'incident ou d'incendie sur l'intégralité de la longueur du tunnel du Mont Blanc, est à la charge de la direction d'exploitation française.

Le plan de secours spécialisé de juillet 1994, abonde dans ce sens en prévoyant une équipe permanente de pompiers uniquement côté français tout en se contentant d'exiger un véhicule d'extinction polyvalent pour le côté italien.

Pour ce qui est de la concession française, le dispositif qui vise à assurer une réaction immédiate, avant même le recours aux compagnies de sapeurs pompiers de CHAMONIX et de COURMAYEUR, est constitué d'un pompier salarié auquel viennent se joindre des employés volontaires, habituellement occupés à d'autres tâches et formés aux techniques d'intervention ou de secours par une société extérieure.

Six pompiers professionnels assurent ainsi à tour de rôle une permanence sur la plate-forme, afin d'encadrer et de diriger leurs collègues en cas d'alerte. Ces personnels de renfort, au nombre minimum de trois, sont essentiellement des péagers ou des employés chargés de l'entretien.

En cas de déclenchement d'alerte, le pompier professionnel doit donc se rendre immédiatement à l'entrée du tunnel afin de prendre le commandement de ses collègues qui vont se mettre à sa disposition après avoir cessé, sans délai, leur activité habituelle.

Le pompier salarié est responsable de l'utilisation des véhicules et matériels ainsi que des modalités d'intervention.

Sur le plan des moyens, l'équipe dispose des matériels suivants :

- un Fourgon Pompe Tonne Léger (FPTL) qui dispose d'une cabine pouvant accueillir six occupants, le FPTL est un poids lourd équipé d'une citerne de 4000 litres d'eau, ainsi que de poudre, permettant de projeter soit de l'eau pure, soit de la mousse,
- un véhicule premier secours (PS) qui est équipé d'une citerne de 1 000 litres d'eau, permettant de projeter soit de l'eau pure soit de la mousse, bénéficiant en outre d'un compartiment premier secours doté d'un brancard,
- un Véhicule de Soins aux Asphyxiés et aux Blessés (VSAB - ambulance).

L'ATMB dispose de vingt cinq Appareils Respiratoires Individuels à Circuit Ouvert (ARICO dits communément ARI) dont huit sont embarqués dans le FPTL et le véhicule de premier secours, auxquels il faut ajouter deux Appareils Respiratoires Individuels en Circuit Fermé (ARICF) à disposition des pompiers extérieurs.

L'équipe de "pompiers" de l'ATMB bénéficie par ailleurs de l'appui des surveillants motocyclistes, dont un est toujours en fonction et qui est chargé de se rendre sur les lieux afin de communiquer par radio à la salle de régulation, toute information relative au sinistre.

La cellule des surveillants motocyclistes est en outre dotée d'un véhicule Renault Express contenant du matériel de signalisation, une trousse de premier secours, deux extincteurs, deux ARI ainsi que du matériel de désincarcération.

3° – Les risques liés à l'exploitation des tunnels et les mesures de sécurité à mettre en œuvre

Le tunnel du Mont-Blanc est un tunnel routier de grande longueur. Il est monotube et bidirectionnel. Le danger résulte des risques liés aux chocs frontaux, dus notamment à la particulière étroitesse de l'ouvrage, mais aussi, de l'impossibilité de gérer convenablement et durablement les fumées se dégageant d'incendies. Ainsi le danger ne provient-il pas seulement de l'accident lui-même, mais aussi de ses conséquences sur les autres usagers, mêmes éloignés des véhicules impliqués.

L'analyse des grands sinistres dans les tunnels routiers révèle des similitudes étudiées par les différents spécialistes ayant eu à réfléchir sur les risques liés à l'exploitation des tunnels.

Dans un tel ouvrage, un incendie passe par trois phases comme dans tout incendie (inflammation - croissance, plein développement, déclin), mais avec une dynamique particulière : la première phase est très rapide, la seconde prend la forme d'un flash-over en continu et la troisième est particulièrement longue, car le comportement thermodynamique du tunnel est comparable à celui d'un four qui restitue pendant plusieurs heures la chaleur accumulée dans son enveloppe.

Deux dangers successifs sont encourus par les usagers et les sauveteurs :

1) Le développement rapide des fumées constitue le premier danger

Celui-ci résulte de trois paramètres :

- l'abaissement de la visibilité liée à l'opacité des fumées,
- la toxicité des fumées,
- la vitesse de déplacement des fumées.

La quantité de production des fumées pose vite un problème dans un espace aussi confiné qu'un tunnel.

L'abaissement de la visibilité, elle-même dépendant du volume des fumées, de leur opacité et de leur vitesse de production et de propagation, provoque une perte de l'orientation, un effet de panique, et une dissimulation des itinéraires de fuite.

Ces fumées emportent avec elles les gaz asphyxiants ou toxiques ou les gaz irritants dégagés par la combustion des composés chimiques des matériaux constituant les véhicules ou transportés par eux. Les effets conjugués de ces éléments laissent une espérance de survie d'au mieux quelques minutes.

La vitesse de déplacement des fumées est une problématique essentielle, car elle influe sur les possibilités de fuite des usagers, la disparition progressive de la visibilité dans le tunnel et les contraintes opérationnelles des services de secours.

2) L'importance des températures atteintes constitue le second danger

L'effet de four entraîne des températures dépassant aisément les 1000° C. Cette chaleur provoque la propagation de l'incendie d'un objet à l'autre.

Deuxième source de danger pour les usagers, notamment pour ceux qui ont pu trouver refuge, la température réduit bien entendu les possibilités d'approche des secours, bien qu'équipés en conséquence.

Les délais d'intervention sont dès lors essentiels. La durée et les conséquences de l'incendie sont directement liées aux délais d'intervention. L'incendie est circonscrit généralement si l'intervention a lieu dans un délai inférieur à 10 minutes.

Une intervention au delà de ce délai impose, pour les sapeurs-pompiers, des contraintes opérationnelles de plus en plus insurmontables.

Ce même délai s'impose aux usagers. Au delà de dix minutes, si les usagers ne sont pas à l'abri d'une quelconque manière, leur chance de survie est extrêmement réduite.

Cette nécessaire course contre la montre doit dès lors conduire à une réflexion très approfondie sur la stratégie :

- de détection des signes annonciateurs d'un incendie,
- de mise à l'abri des usagers,
- de capacité d'intervention des secours.

La rapidité d'intervention pour éviter qu'un petit sinistre ne s'étende revêt, dans un tunnel, une importance toute particulière, la notion d'urgence est capitale et l'appel aux pompiers doit être immédiat, même si celui-ci devait se révéler inutile.

Cette urgence impose de s'appuyer sur les éléments humains disponibles du tunnel plutôt que d'attendre les services de secours. L'impérieuse nécessité des exercices s'impose.

B - Déroulement des faits

1° - Déroulement des faits côté Français

1) La progression du PLO

A 10 heures 46, selon l'horodateur informatique du péage, M. Gilbert DEGRAVE, chauffeur de camion de nationalité belge au volant de son véhicule semi-remorque frigorifique transportant de la farine et de la margarine, se présente à l'entrée du tunnel côté français.

Arrivé à hauteur du kilomètre 5 selon ses premières déclarations, soit aux environs du garage 16, son attention est attirée par des appels de phares lancés par des usagers venant en sens inverse.

Il regarde dans ses rétroviseurs et remarque la présence de fumée qui s'échappe du côté droit de son camion.

Bien qu'il n'ait perçu aucune perte de puissance de son véhicule dont le tableau de bord n'affiche aucune alarme particulière, il entreprend d'arrêter son véhicule, ce qu'il fait dans sa voie de circulation en face du garage 21 (PK 6,544) disposé de l'autre côté de la chaussée.

Il est 10 heures 53.

Après avoir coupé le moteur, mis ses feux de détresse et laissé passer un véhicule qui venait en sens inverse, il descend de son camion.

Il remarque que s'échappe entre la cabine du camion et sa remorque une fumée beaucoup plus épaisse que celle qu'il avait remarquée dans son rétroviseur. Il décide aussitôt, selon ses explications, de se saisir d'un extincteur se trouvant à gauche de son fauteuil. Au cours de cette action, une explosion se produit et les premières flammes apparaissent.

Il prend la fuite en direction de l'Italie avant d'être secouru par le personnel de la concession italienne qui le fait sortir du tunnel.

Derrière M. DEGRAVE, quatre chauffeurs routiers (MM. LACAVE, DORO, CHABAL et MORAN), entrés dans le tunnel à la suite de celui-ci entre 10 heures 46 et 10 heures 48, constatent (à l'exception de l'un d'entre eux) la présence de fumée au cours de leur progression. Ils réduisent leur vitesse jusqu'à atteindre le PLO alors en proie aux flammes et parviennent à le dépasser pour sortir côté italien.

Pénètrent également dans le tunnel, derrière le PLO :

- entre 10 heures 48 et 13 secondes et 10 heures 49 et 12 secondes, Guido KOSTONS et Patrick LIENARD, chauffeurs des PL 1 et PL 2,

- entre 10 heures 49 et 13 secondes et 10 heures 50 et 12 secondes, Luigi FUSCO, Janez MANDEL'J, Daniel KESTELOOT, David VERDIER et Patrick LOTTIN, Martin CAIRNS, Stéphan MANNON, Giuseppe D'AMELIO, José HOCK, chauffeurs et passagers des véhicules PL 3 à PL 10,

- entre 10 heures 50 et 13 secondes et 10 heures 51 et 12 secondes, Denis GARIN NONON, Luc SEGUI, Marie Gabrielle DENIS et Françoise DENIS, Pascal MOREL et Maurice LE BRAS chauffeurs et passagers des véhicules VL 11 à VL 14,

- entre 10 heures 51 et 13 secondes et 10 heures 52 et 12 secondes, Jean-Michel PERQUIN, Bernard et Martine GUITTET, Stephan ERLEK, Walter PASCAL, Nadia

PASCAL, Maurillio BOVARD et Katia BOVARD, chauffeurs et passagers des véhicules VL 15 à VL 18,

- entre 10 heures 52 et 13 secondes et 10 heures 53 et 12 secondes, Ernesto GASTINI, Josiane MORAUD, Irma VISCOGLIOSI et Franco VISCOGLIOSI, Guiseppe VESSELA, Stéphania MONSELICE et Gianluca MALABARBA, chauffeurs et passagers des véhicules VL 19 à VL 22,

- entre 10 heures 54 et 13 secondes et 10 heures 55 et 12 secondes, Vladimir MIKEC, Ambroise GALIMBERTI, Elda GALIMBERTI, René LOHYER et Bruna LOHYER, chauffeurs et passagers des véhicules PL 23 à VL 24.

2) Les faits en salle de régulation

Le régulateur en poste depuis 6 heures du matin le 24 mars 1999 est M. Daniel CLARET-TOURNIER.

Les quatre gaines d'amenée d'air frais fonctionnent à la moitié de leur puissance et la gaine d'extraction d'air vicié est en mode extraction.

Lors de l'entrée dans le tunnel du PL0 et de sa progression, M. CLARET-TOURNIER se trouve seul dans la salle de régulation française.

Visuellement, il ne se rend compte de rien.

A 10 heures 51, l'opacimètre n° 4 enregistre un taux d'opacité de 11,93 % au niveau du garage 14, l'opacimètre n° 5 (G 18) enregistre quant à lui un dépassement (7,40 %) puis, à 10 heures 52, se déclenche la 1^{ère} alarme opacité (capteur 5 situé entre les garages 18 et 19 avec un taux de 29,07 %).

M. CLARET-TOURNIER déclare n'avoir rien entendu ni vu.

Il n'accuse réception de ces déclenchements qu'à 10 heures 53.

Entre temps, à 10 heures 52' 30", il est alerté par M. Jean-Pierre VENTALON, responsable du service achats, qui fait irruption dans la salle de régulation. Il n'y restera qu'une quinzaine de secondes.

Celui-ci, alors qu'il se trouvait dans le bureau de M. RONCOLI a machinalement regardé l'écran de contrôle. Il a remarqué de la fumée blanche qui s'échappait de l'arrière d'un camion frigorifique qui, de ce fait (en raison du positionnement des caméras), se trouvait au-delà du garage 19.

Daniel CLARET-TOURNIER constate à son tour la présence de fumée qui l'empêche de voir ce qui se passe au-delà de cette limite et ce, jusqu'au garage 22.

A 10 heures 53' 15-25 secondes, M. ROIGET, responsable du service électrique entre en salle de régulation et voit, par la baie vitrée, M. TINAZZI, le motocycliste italien, lui faire signe de la main alors qu'il pénètre dans le tunnel.

M. CLARET-TOURNIER déclenche la sirène d'alarme deux minutes plus tard tandis que M. ROIGET met les feux d'entrée du tunnel au rouge. Il est 10 heures 55' et 15 secondes environ.

Le régulateur avise son homologue italien (M. MEYSEILLER) avant d'alerter les secours par téléphone en composant le 18 (10 heures 58' 30).

L'examen de la main courante informatique permet d'affirmer que l'éclairage est poussé à son maximum (10 heures 55 et 10 heures 56) tandis que les moteurs de la gaine d'extraction sont poussés aux 3/4 de leur puissance.

A 10 heures 55' et 45", M. RONCOLI, suivi de peu par M. MERAND, entre en salle de régulation. Il en sort au moment où, interrogeant M. CLARET-TOURNIER sur le point de savoir s'il a averti les pompiers de CHAMONIX, celui-ci lui répond qu'il est en train de le faire.

A 10 heures 57 puis 10 heures 58, deux alarmes dont une correspondant à un décroché d'extincteur se déclenchent au garage 21.

M. BASSET arrive en salle de régulation alors que M. RONCOLI vient de la quitter.

La mention de la mise au rouge des feux situés à l'intérieur du tunnel n'apparaît qu'à 11 heures 04 sur cette main courante.

A 11 heures 07, une alarme ouverture de porte au Garage 18 se déclenche.

3) Les faits sur la plate-forme

La mise au rouge des feux d'entrée du tunnel déclenche automatiquement une alarme sous forme de "ronfleur" auprès des péagers.

Ces derniers, au nombre de quatre, ferment leur barrière à 10 heures 55 et quinze secondes environ.

L'horodateur des passages relève également que plusieurs véhicules sont passés à 10 heures 55, mais aucun à 10 heures 56.

Les péagers font reculer les véhicules qui s'apprêtent à entrer dans le tunnel, puis se mettent à disposition du pompier de service, M. Frédéric GAUCHEZ.

Entre temps, M. ROIGET prend l'initiative de s'engager à l'intérieur du tunnel avec son véhicule de service muni d'un poste radio. Il est 10 heures 58'.

Il progresse sans difficulté et sans rencontrer ni dépasser aucun véhicule jusqu'au garage 16 où il doit ralentir en raison de la présence d'une fumée blanche.

Cent cinquante mètres après le garage 18, il rencontre une épaisse fumée noire. Ne pouvant davantage progresser, il retourne au garage 18 où il alerte par radio la

régulation française pour l'informer de la gravité de la situation, puis entreprend de ressortir du tunnel côté français. Il est 11 heures 03 minutes et 30 secondes.

Sur la plate-forme, M. Frédéric GAUCHEZ prend en charge le FPTL emmenant avec lui 2 péagers (M. François GUYON et M. Pascal VALADE) et un ouvrier d'entretien (M. Bertrand NICOUD). M. RONCOLI s'assure de leur départ.

Ils pénètrent dans le tunnel entre 11 heures et 11 heures 01.

Au niveau du garage 13, ils rencontrent M. ROIGET qui leur décrit la situation et leur conseille de s'équiper d'ARI, ce qu'ils font tous.

Cinquante mètres avant le garage 18 la visibilité devient nulle et le FPTL, tentant une manœuvre, percute la voûte.

Les 4 occupants décident de laisser sur place le véhicule (11 heures 10 environ) pour aller s'abriter dans le refuge n° 17 (pressurisé). Ils sont à quelques mètres du Garage 18 et à 950 mètres du PL 0.

Deux minutes après le FPTL (entre 11 heures 02 et 11 heures 03), deux autres employés (MM. Eric STEINKAMP et Christian MEYER) s'engagent dans le tunnel à bord du véhicule PS.

Ils croisent également M. ROIGET à hauteur du G 9, mais continuent leur progression sans s'arrêter.

50 mètres après le garage 17, ils se trouvent, à leur tour, bloqués par des fumées. Ils abandonnent le véhicule PS pour se réfugier au garage 17 où ils sont aussitôt rejoints par leurs collègues du FPTL.

On relève sur la main courante informatique une alarme relative à l'ouverture de la porte du garage 17 à 11 heures 11.

A 11 heures 20, le Capitaine COMTE, Chef de Corps du Centre de Secours Principal de CHAMONIX, arrive sur la plate-forme.

4) L'intervention des secours publics

A 10 heures 58' 30", le CODIS 74 reçoit un appel sur le 18 de M. CLARET-TOURNIER les avisant en ces termes :

"Ici le tunnel du Mont-Blanc, on a un camion dans le tunnel qui, à première vue, est en train de prendre feu."

Entre 11 heures 10' 21" et 11 heures 11' 20", un premier véhicule des pompiers de CHAMONIX (un Fourgon Pompe Tonne Grande Puissance FPTGP) pénètre à l'intérieur du Tunnel sans prendre davantage d'information auprès de la salle de régulation.

A son bord se trouvent M. Georges TOSELLO, Chef d'agrès, M. Claude WIRTHNER, chauffeur, M. Jean-Pascal CAILLAUD, M. David PREMAT, M. Guy SANTAMARIA, M. Loïc LOISEL.

Au niveau du garage 1, le FPTGP croise M. ROIGET qui informe son équipage de la nécessité de faire usage des ARI (11 heures 12').

Ce véhicule ne disposant que de quatre ARI, MM. TOSELLO et WIRTHNER ne peuvent s'en équiper.

Peu après le garage n° 12, la visibilité devient très faible, les six pompiers doivent à leur tour abandonner leur véhicule pour se réfugier dans un local technique (ventilé mais non pressurisé) situé dans la galerie de retournement en face du garage 12. La mention alarme garage 12 s'inscrit d'ailleurs à 11 heures 20 sur la main courante informatique.

Dès sa sortie du tunnel, M. ROIGET va se préparer pour y entrer à nouveau, accompagné de M. RONCOLI. Ils ont chargé leur véhicule de tous les ARI restant pour secourir les pompiers et les usagers éventuels. Leur progression n'ira pas au-delà du Garage 10, elle sera interrompue par le mur de fumée qui avance inexorablement.

A partir de ce moment, et en l'absence d'information sur la présence éventuelle d'usagers à l'intérieur du tunnel, l'intervention ultérieure des sapeurs pompiers s'oriente prioritairement vers le sauvetage de leurs collègues bloqués au niveau du garage 12 et du personnel du concessionnaire français bloqué dans le refuge 17.

Le Préfet de la Haute-Savoie déclenche le plan de secours spécialisé (propre au tunnel) à 13 heures 04 et le plan rouge (en cas de sinistre susceptible de provoquer de nombreuses victimes) à 13 heures 35.

Après plusieurs tentatives d'approche, dont une en empruntant la gaine d'air vicié fonctionnant alors en mode soufflage (Capitaine COMTE et M. ROIGET), les six pompiers professionnels bloqués au niveau du garage 12 sont évacués à 17 heures 00, M. TOSELLO décède et M. WIRTHNER se trouve dans un état critique, il doit être hospitalisé en urgence.

Les employés d'ATMB, bloqués dans le refuge 17, sont secourus à 18 heures 35 à la faveur d'une éclaircie provoquée par une modification de la ventilation côté italien et par l'apparition du foehn.

Un peu avant 19 heures, une nouvelle équipe de pompiers découvre sur le trottoir à proximité du garage 18, trois corps identifiés ultérieurement comme étant ceux du couple VISCOGLIOSI et de Mme MORAUD (heure d'entrée dans le tunnel 10 heures 53 au plus tard).

Les conditions d'intervention deviennent très difficiles, ils doivent laisser ces corps sur place en abandonnant toute idée d'une nouvelle tentative de pénétration côté français.

2° - Déroulement des faits côté Italien

1) Les faits en salle de régulation

Vers 10 heures 53/10 heures 54, M. MEYSEILLER, régulateur italien alors en poste depuis 6 heures du matin, remarque sur ses écrans la présence d'un surveillant motocycliste italien (M. TINAZZI) circulant dans le sens France/Italie au niveau du garage 19 au travers d'un nuage de fumée.

Aussitôt après, il est contacté par Daniel CLARET-TOURNIER qui l'informe également de la situation. Il reçoit, à 10 heures 54' et 34", l'appel d'un usager au garage 22 qui l'informe brièvement de la présence de fumée, puis du motocycliste italien par radio. Dans le même temps, 4 véhicules légers font demi-tour à hauteur de ce même garage.

M. MEYSEILLER met au rouge les feux d'entrée du tunnel, puis ordonne téléphoniquement (il n'existe pas dans la salle de régulation italienne d'alarme type "ronfleur") au chef péager de fermer les barrières.

D'après la main courante informatique, la fermeture du tunnel côté italien intervient à 10 heures 56.

Il omet d'activer la sirène d'alarme, mais entre en contact radio avec un employé présent sur la plate-forme, M. CHABOD, chef mécanicien, à qui il demande d'envoyer quelqu'un en reconnaissance dans le tunnel.

M. GHITTI, mécanicien qui se trouve à proximité, se voit proposer cette mission et accepte de pénétrer alors dans le tunnel à 11 heures 01 avec le véhicule incendie GILETTA.

Au niveau du garage 22, il aperçoit la voiture du surveillant motocycliste M. COMOLLI qui, sur instruction de la salle de régulation, l'a précédé. Il remarque la présence, cinquante mètres plus loin, d'un rideau de fumée. N'ayant aucune compétence pour utiliser le camion incendie, il se contente, avec son collègue M. COMOLLI, d'ordonner aux voitures venues d'Italie de faire demi-tour et de récupérer les huit chauffeurs routiers dont les véhicules poids lourds sont arrêtés en file indienne devant le garage 22 (PL-1 à PL -8).

Patrick DEVOUASSOUX, surveillant motocycliste français présent sur la plate-forme italienne au moment de la fermeture du Tunnel, est informé par le régulateur italien de la présence de fumée dans le tunnel.

Il prend son véhicule de service et pénètre dans le tunnel (11 heures 00).

Arrivé au niveau du garage 22, il s'équipe d'un ARI, pénètre dans le rideau de fumée et poursuit sa progression jusqu'à une quinzaine de mètres devant le PL0 dont la cabine est totalement embrasée (11 heures 04).

S'ensuivent plusieurs déflagrations qui l'amènent à rebrousser chemin jusqu'au garage 22 où il entreprend l'évacuation des usagers en compagnie de MM. GHITTI et COMOLLI.

Entre 11 heures 00 et 11 heures 10, M. TINAZZI informe par radio M. MEYSEILLER qu'il se trouve dans un refuge en compagnie d'un usager "qui ne se sent pas bien".

A 11 heures 10, MM. TROPIANO et LYVEROULAZ arrivent en salle de régulation. Ils n'y resteront que quelques instants.

M. TINAZZI reste ainsi en contact radio avec le régulateur italien jusqu'aux environs de 11 heures 45 sans pouvoir, ni se localiser, ni être localisé par son correspondant.

2) L'action des secours

Les pompiers de COURMAYEUR sont prévenus de l'incendie par la salle de régulation italienne à une heure qui n'a pu être précisément déterminée (vraisemblablement entre 11 heures 00 et 11 heures 05).

Ils se présentent (au nombre de trois) aux environs de 11 heures 15 à l'entrée du tunnel.

En dépit de l'utilisation d'ARI, ces pompiers ne parviennent pas à dépasser de plus de trente mètres le garage 22 (11 heures 19).

Ils doivent se réfugier au refuge 24 où ils sont rejoints quelques instants plus tard par 2 collègues de la caserne d'AOSTE qui tentent une progression jusqu'au garage 22 (au niveau du PL -1) avant de regagner le refuge 24 (12 heures 10).

Ces cinq pompiers seront secourus par leurs collègues puis évacués à l'air libre (à 16 heures 45) en empruntant la gaine d'air vicié (n° 5) utilisée en mode insufflation pour permettre le passage des secours.

Depuis le début de l'alerte jusqu'à 17 heures 00 du côté italien, si les 4 gaines d'air frais sont poussées au maximum, la gaine d'extraction était également maintenue en mode insufflation, contrairement à celle actionnée depuis la salle de régulation française et aux prescriptions des consignes de sécurité écrites et communes aux deux pays. (Règlement technique d'exploitation mis à jour au 26 mars 1985)

Par la suite, dans la nuit du 24 au 25 mars 1999, les pompiers italiens parviennent à progresser jusqu'au garage 23. Ils commencent alors à s'attaquer aux feux embrasant les 8 véhicules poids lourds stationnés dans le sens Italie/France jusqu'au garage 22 (PL -8 à PL - 1).

Vers 6 heures 00 du matin, ils atteignent le refuge 20 où ils découvrent les corps sans vie du motocycliste TINAZZI et de l'usager que ce dernier avait tenté de secourir (Maurice LEBRAS).

Le 26 mars à 3 heures 00, ils reçoivent le renfort de leurs collègues français et suisses avec lesquels ils finissent par maîtriser totalement l'incendie aux environs de 15 heures 40.

C - Les Causes

Une étude minutieuse de la chronologie du déroulement des faits permet de mettre en évidence de multiples défaillances ayant procédé à la réalisation du drame (les causes concomitantes au déroulement des faits).

L'analyse de ces défaillances révèle une imparfaite préparation du personnel des sociétés en charge de l'exploitation du tunnel, une utilisation parfois incorrecte des équipements de sécurité, une insuffisante exigence de l'entretien et du choix de ces équipements ce qui traduit une faible préoccupation des problèmes de sécurité (les causes antérieures au déroulement des faits).

1° - Causes concomitantes au déroulement des faits

L'examen rigoureux du déroulement de l'événement tel qu'il peut être perçu dans chacune des salles de régulation et des mesures prises par les personnes chargées de l'exploitation du tunnel permet de retenir un retard dans la détection de l'incendie, une impréparation et une improvisation dans la gestion de l'événement, une absence de direction.

1) Retard dans la détection de l'incendie

a) Insuffisante surveillance du tunnel

Le régulateur en poste le 24 mars 1999 est M. Daniel CLARET-TOURNIER. Lors de l'entrée dans le tunnel du PLO et de sa progression, il est seul dans la salle de régulation française.

Dès 10 heures 51' – 52', une importante fumée se répand.

Il ne se rend compte de rien, il déclarera à plusieurs reprises n'avoir rien vu, rien entendu.

Or, le régulateur dispose d'écrans couvrant 1 500 mètres de tunnel pilotés par un cycle automatique. En quarante secondes, l'ensemble du tunnel est balayé. Avant que l'alarme ne se produise à 10 heures 52, c'est au moins un cycle complet qui a balayé le tunnel. S'il était vigilant, il ne pouvait pas ne pas voir le développement des premières fumées.

Ce fort dégagement de fumée a attiré l'attention de Jean-Pierre VENTALON, puis celle de Philippe ROIGET.

Le premier, qui se trouve dans le bureau de M. RONCOLI, a aperçu sur un moniteur de contrôle une production anormale de fumée derrière un poids lourd circulant en direction de l'Italie.

Le second a fait la même constatation en regardant l'écran placé dans son bureau.

Alertés par cette présence inhabituelle d'une intense fumée dans le tunnel, l'un et l'autre s'en inquiètent et se rendent, à tour de rôle, en salle de régulation.

Informé par M. VENTALON qu'un camion fume, M. Daniel CLARET-TOURNIER vérifie rapidement sur les écrans de contrôle et constate à son tour la présence de fumée entre les garages 15 à 19, il ne peut voir ce qui se passe au-delà de cette limite et ce, jusqu'au garage 22.

Il voit sur les écrans fixes l'étendue de la fumée et sa densité. Il n'en faut pas plus pour déduire que les usagers sont en danger et qu'il faut décliner les consignes de sécurité de toute urgence notamment, la fermeture immédiate du tunnel.

Si le régulateur avait perçu les 2 dépassements d'opacité à 10 heures 51, il aurait aussitôt réglé ses écrans pour visualiser ce qui se passait dans le tunnel entre le G14 (c'est sûrement sur cette camera qu'il se serait branché puisque c'était à cet endroit que le dépassement était le plus important) et le G18.

Il aurait vu de la fumée blanche jusqu'au PL0 progressant au niveau du G18 et il aurait vu celui-ci de face au moyen de caméras qui n'étaient pas encore neutralisées par l'opacité. Il en aurait aussitôt déduit que c'était le PL0 qui dégageait cette fumée.

Une minute plus tard lorsque, M. VENTALON attire son attention, le PL0 a franchi le G19 et on ne peut plus que tenter de l'observer, sans le voir en raison justement de l'opacité qu'il provoque derrière lui. Le régulateur dispose alors du témoignage de M. VENTALON selon lequel de la fumée s'échappe d'un camion, mais il ne peut plus le visualiser ni savoir exactement où il se trouve, ni percevoir l'importance de la fumée qu'il dégage. La situation est beaucoup moins claire que celle qu'il aurait pu constater à 10 heures 51 et ne le met pas en aussi bonne position pour réagir au mieux.

La fermeture immédiate du tunnel et la mise au rouge des feux de jalonnement s'imposent.

b) Défaut de prise en compte des données transmises par les opacimètres (pic d'opacité)

A 10 heures 51, l'opacimètre n° 4 enregistre un taux d'opacité de 11,93 % au niveau du garage 14 et l'opacimètre n° 5 (situé entre les garages 18 et 19) un dépassement de 7,40 % puis, à 10 heures 52, se déclenche la 1^{ère} alarme opacité avec un taux de 29,07 %.

Ainsi, en moins d'une minute, deux détecteurs d'opacité se déclenchent. Les deux opacimètres sont distants de 1 200 mètres.

L'observation du tracé des courbes d'opacité montre que sur l'opacimètre 5 (G 18), un phénomène de pic se produit, la courbe s'incurvant à 90°. Les deux

déclenchements successifs de l'opacimètre 5, se suivent dans une proximité de temps, voire sont quasiment instantanés. Le dépassement (variation de 5 %) étant relevé à 10 heures 51 et l'alarme (franchissement du seuil de 20 %) à 10 heures 52, les deux événements se produisent dans une proximité de temps autour de 10 heures 52' 00".

Quand une opacité apparaît après le passage d'un camion qui laisse s'échapper une épaisse fumée blanche, le régulateur qui constate cet événement doit se situer non pas dans un contexte de conditions d'exploitation, mais dans un contexte d'incident de circulation voire de pré-alerte incendie. Il n'est en effet pas compliqué de savoir qu'avant de s'enflammer un camion commence toujours par dégager de la fumée et donc à l'inverse, que quand un camion commence à fumer c'est qu'il va peut être prendre feu. Dès lors, le principe de précaution dans une telle situation aurait dû conduire le régulateur à fermer tout de suite le tunnel.

Il s'agit nécessairement d'un incendie ou d'une rupture de turbo (ou d'un phénomène équivalent). Le déclenchement de l'opacimètre amont situé à 1 200 mètres rend ce diagnostic inéluctable.

La fermeture s'impose sans délai.

2) Impréparation et improvisation dans la gestion de l'événement

a) Fermeture tardive du tunnel

La fermeture du dernier péage fait apparaître, en main-courante de la mini-GTC, la mention correspondante à 10 heures 55, ce qui signifie une fermeture entre 10 heures 55' 00" et 10 heures 55' 59".

Cinq véhicules sont enregistrés au péage français à 10 heures 55. Mais l'horloge du péage est en avance de 47". Les deux premiers véhicules enregistrés à 10 heures 55 ont pénétré dans le tunnel et ne sont jamais ressortis.

On sait par le listing des entrées côté France que trois véhicules légers ont été enregistrés à 10 heures 55 sur la voie de péage 3, ce qui laisse penser que lorsque le troisième véhicule quitte le poste de péage, le ronfleur n'a pas encore sonné.

Lorsque le ronfleur sonne, il est 10 heures 55, passé quelques secondes, au péage. Il n'est nécessairement pas beaucoup plus tard puisque certains véhicules entrés à 10 heures 55 (heure péage) sont bloqués entre le péage et l'entrée de l'ouvrage par la mise au rouge des feux.

Compte tenu du décalage de 47 secondes, il est alors en fait 10 heures 55'15" à quelques secondes près.

Trois minutes se sont écoulées entre les premiers indices perceptibles d'un incendie et la fermeture effective de l'ouvrage. Un temps précieux est perdu pendant lequel 6 véhicules ont pénétré dans le tunnel (VL 19 à VL 24).

Ces trois minutes perdues ont retardé d'autant le départ de l'équipe de première intervention, l'empêchant d'entreprendre toute action efficace.

b) Retard dans l'allumage des feux de jalonnement

Selon les consignes de sécurité, les feux de jalonnement, ceux qui se situent à l'intérieur du tunnel tous les 1 200 mètres environ, doivent être mis au rouge de l'entrée du tunnel jusqu'au lieu de l'incendie et à l'orange clignotant au delà jusqu'à la sortie, ce dans les deux sens.

Ces feux ne peuvent être actionnés que manuellement côté italien. En revanche, côté français, une alternative existe. Il est possible d'agir sur les feux soit manuellement, soit de façon semi-automatique (mini-GTC). Dans ce dernier cas, cela suppose que le commutateur actionné par une clef soit positionné sur le mode "CPU".

Chaque régulateur peut agir sur les feux de sa concession. Il peut aussi agir sur les feux de l'ensemble du tunnel si préalablement, il prend le pilotage, ce qui se fait par une action manuelle sur le pupitre. Lorsque la mini-GTC est en mode CPU, le régulateur enclenche, par validation de fenêtres successives, un processus conduisant à une prise de pilotage avant une action sur l'éclairage puis sur les feux de jalonnement.

Ainsi que l'a retenu le Tribunal Correctionnel, les feux de jalonnement sont passés au rouge jusqu'au droit du PL 0 à 11 heures 04. Ce point n'est pas discuté.

A cet égard, deux données sont certaines parce qu'elles sont mentionnées sur la main courante de la mini-GTC :

- le commutateur de passage en mode CPU a été actionné à 10 heures 56,
- la mini-GTC est intervenue sur les feux de jalonnement de l'ensemble du tunnel à 11 heures 04.

Le régulateur Daniel CLARET-TOURNIER pour sa part admet ne pas avoir actionné les feux à l'intérieur du tunnel. M. MERAND soutient qu'il les a mis en mode manuel alors qu'il est entré en salle de régulation entre 10 heures 55 et 10 heures 56.

On sait que le passage en mode CPU neutralise toute action manuelle.

Il s'ensuit qu'à partir de 10 heures 56, il n'a pu y avoir aucune action manuelle sur les feux de jalonnement ou, s'il y en a eu une, elle est demeurée sans effet.

Dans ce dernier cas, l'inefficacité de la manœuvre n'aurait pas dû échapper à son auteur, car si elle a été effectivement tentée, les feux sont nécessairement restés au "vert" sur le synoptique.

Si les feux avaient été actionnés après une détection de la fumée à 10 heures 52, c'est à dire à 10 heures 52' 15" (pour tenir compte du délai de prise de pilotage, de fermeture et de manœuvre sur l'ensemble des feux en manuel):

- dans l'hypothèse de fonctionnement du feu du garage 11 encore situé en zone claire à 10 heures 52, le véhicule placé en 3^{ème} position (PL3) et tous ceux qui le suivaient auraient pu être interceptés par celui-ci,
- dans l'hypothèse de non fonctionnement du feu du garage 11, le véhicule placé en 10^{ème} position (PL10) et tous ceux qui le suivaient auraient pu être interceptés par le feu du garage 7 situé encore en zone claire.

c) Absence d'équipe de première intervention côté italien

Sous un tunnel, la présence de fumées en cas d'incendie est déterminante. Celles-ci retardent considérablement la progression des engins de secours lorsqu'ils circulent dans un bouchon de fumée dense. Les véhicules à l'arrêt sont eux-mêmes susceptibles d'entraîner des collisions et un retard dans la progression.

Or, l'arrivée des premiers secours plus de dix minutes après l'alerte n'est pas admissible, car après ce délai et suivant les circonstances, certainement avant, le sinistre peut prendre des proportions catastrophiques.

Du côté d'où vient le vent, les gens n'ont pratiquement rien à craindre, mais encore faut-il que des secours arrivent par là. Il est donc nécessaire que l'intervention s'effectue simultanément à partir des deux plate-forme. Cette condition est impérative.

Le 24 mars 1999, il existe sur la plate-forme italienne un véhicule anti-incendie (GILETTA), mais il ne peut être conduit et utilisé que sur la base du volontariat. Aucune équipe de secours n'est préparée pour le conduire, l'armer et l'utiliser en sorte que ce véhicule apparaît sans intérêt.

L'absence d'une telle équipe sur la tête italienne s'est cruellement fait sentir. Il suffit de rappeler que le motocycliste français, Patrick DEVOUASSOUX, entré à 11 heures dans le tunnel, s'est approché d'une quinzaine de mètres du poids lourd en feu. Entrée huit minutes plus tôt, dès les premiers indices du déclenchement de l'incendie, une équipe de pompiers volontaires avait toutes les chances d'atteindre l'origine du sinistre et de le maîtriser.

d) Appel tardif des pompiers

Le régulateur attend 10 heures 58' 30". Cet horaire est objectivé par le relevé du CODIS, dont l'horloge est calée sur l'horloge parlante. Ce délai d'appel, 3'15" depuis la fermeture pour prendre une mesure qui fait partie des toutes premières consignes, 6'30" depuis l'alarme opacité constitue un temps irrémédiablement perdu et rend l'action des secours impossible.

Ce retard est aggravé par l'absence d'utilisation du téléphone dédié à cet effet. M. CLARET-TOURNIER compose le 18 comme tout usager du SDIS. Selon l'expert SCHMAUCH, il faut ajouter une perte opérationnelle de plus d'une minute.

L'explication du régulateur est d'abord son ignorance de l'utilité d'une ligne spéciale. La seconde explication tient à son positionnement qui oblige le régulateur à faire le tour de son bureau, ce qui lui prend environ cinq secondes.

Le contenu de l'appel est peu alarmiste après six minutes d'observation d'opacité dense et étendue. "Ici le tunnel du Mont-Blanc, on a un camion dans le tunnel qui, à première vue, est en train de prendre feu". Il ne précise pas que le sinistre se développe au centre de l'ouvrage et que la fumée est abondante.

e) Absence de prise de pilotage

La prise de pilotage est en fait une commande qui permet au régulateur qui l'actionne, d'avoir la main sur l'ensemble des télécommandes concernées (à l'exclusion de la ventilation).

Par cette prise de pilotage, il commande les feux aux deux entrées et les feux de jalonnement sur l'ensemble du tunnel. Par la suite, il gère le sinistre en "maître", et son homologue en "esclave". L'autre salle de régulation est asservie à celle ayant, la première, mise en œuvre les consignes.

De cette prise de pilotage initiale découle toute la gestion de la crise.

3) Absence de prise de commandement et ses conséquences

Dans les premiers moments de la crise, aucun responsable ne prend la direction des opérations pour agir sur les équipements et secourir les usagers et les pompiers bloqués au centre du tunnel.

L'improvisation et le désarroi règnent en salle de régulation française, le trouble et la confusion s'installent. Personne ne sait ce qu'il doit faire, les uns rentrent en salle de régulation pour en sortir rapidement, les autres assistent ou entreprennent différentes actions sans connaître ni leur bien fondé ni leur efficacité.

Ainsi, va-t-on assister, comme il a été dit plus haut à des actions contradictoires sur la mise au rouge des feux de jalonnement qui conduiront à leur enclenchement tardif (11 heures 04 au lieu de 10 heures 55' 30" environ). Il en ira de même pour la ventilation, chacun des régulateurs, du fait de l'absence de pilotage et dans l'ignorance de ce qui se passe dans l'autre partie du tunnel, au-delà du PL0, gèrera à sa guise l'amenée d'air frais et l'extraction d'air vicié de façon contradictoire ce qui aura pour effet de déstratifier les fumées et d'accélérer leur progression en direction de la France dans l'entier volume de l'ouvrage.

2° - Causes antérieures au déroulement des faits

Comprendre les causes des défaillances ainsi recensées, c'est rechercher et étudier les raisons qui ont conduit les intervenants à ne pas réagir, de façon adaptée, à une situation sinon attendue du moins prévisible. A cet égard, il suffit de rappeler l'histoire du tunnel qui a connu pas moins de 24 incendies entre 1966 et 1998 et les

avis des différents spécialistes qui ont réfléchi sur les risques inhérents à l'exploitation de tels ouvrages pour se convaincre de l'inéluctable survenance d'un tel événement.

Cette réflexion conduit à s'interroger sur un certain nombre de points :

- pourquoi les régulateurs ne perçoivent-ils pas l'urgence et la gravité de l'événement qui survient et dont les prémices apparaissent dès 10 heures 51 ?
- pourquoi ne déclinent-ils pas avec rigueur, rapidité et pertinence les consignes de sécurité ?
- pourquoi la confusion s'installe-t-elle dès les premiers instants de la crise ?
- pourquoi existe-t-il une absence de communication et d'entente entre les sociétés d'exploitation et les services de secours ?

Une première réponse à ces questions se trouve probablement dans l'état d'esprit qui procède depuis l'origine à la gestion et à l'exploitation de l'ouvrage et qui veut que la sécurité n'était pas une préoccupation majeure, mais davantage un ensemble d'obligations imposées, mais peu comprises et un moyen de faire face à un risque considéré, somme toute, comme mesuré.

Cet état d'esprit se révèle à tous les niveaux des défaillances relevées et se déduit de la mise en œuvre des moyens et des équipements de sécurité.

Une réflexion sur les défaillances énumérées plus haut doit donc être entreprise en sorte qu'elle portera sur l'absence de formation des régulateurs, sur l'insuffisance de l'équipe de premiers secours, sur le mauvais état de certains équipements, sur l'absence d'entente entre les personnes en charge de la sécurité du tunnel et le CSP de CHAMONIX.

1) Absence de formation des régulateurs

Les salles de régulation sont le cœur de l'exploitation du tunnel.

Dans le cadre de l'exploitation normale de l'ouvrage, les opérateurs y assurent la régulation du trafic, la centralisation et la redistribution de l'information, tant interne qu'externe.

En cas d'incident ou d'incendie, elles se transforment en salles opérationnelles.

De ce fait, le régulateur joue un rôle fondamental en matière de sécurité.

a) La formation des régulateurs

D'une manière générale, les régulateurs n'ont pas bénéficié d'une formation initiale et continue sérieuse. La formation s'effectuait "sur le tas".

Affectés dans un premier temps à la salle de régulation en "doublette" d'un régulateur titulaire, durant une période de quinze jours, les futurs opérateurs étaient

rapidement amenés à effectuer des remplacements, puis à exercer seuls leurs missions.

En l'absence de formation plus organisée, ce système est admissible sous réserve d'être appuyé par un contrôle sérieux de l'acquisition et de la compréhension des connaissances techniques.

Les diverses vérifications opérées à ce niveau ont montré que tel n'était pas le cas.

Aucune démarche visant à les entraîner à la gestion des situations "de crise" n'a été entreprise en dépit du fait que les réactions et la compétence de l'opérateur, en pareille hypothèse, vont être déterminantes pour l'engagement des moyens et la maîtrise rapide de l'événement.

b) Le suivi de l'activité

La carence dans le contrôle de l'activité des régulateurs transparaît au travers de leurs déclarations et de leurs actes. Ainsi, est-il acquis que le régulateur en poste au jour des faits ignorait le fonctionnement exact et les automatismes de la mini-GTC, censée constituer une aide à la décision pour l'opérateur. De même, ne s'est-il pas soucié du bon fonctionnement du système d'enregistrement d'incident puisque depuis plus d'un an la cassette qu'il utilisait était défectueuse.

Aucune simulation, aucun contrôle des compétences et des aptitudes physique et psychologique n'a été instauré, dès lors comment s'étonner que les consignes de sécurité n'aient pas été appliquées avec rigueur le jour du drame.

c) Les exercices d'alerte et d'entraînement

L'instauration d'exercices simples d'entraînement du régulateur à la mise en œuvre des consignes de sécurité ou une simulation d'un départ du premier secours aurait préparé le personnel à faire face de manière adaptée et rapide à une situation de crise.

Les consignes de sécurité auraient été respectées et mises en œuvre rapidement, notamment, utilisation de la ligne transveil, fermeture immédiate du tunnel, mise au rouge des feux de jalonnement et vérification sur le synoptique.

2) Insuffisance de l'équipe des premiers secours

a) Côté français

L'équipe de premiers secours est constituée d'un pompier salarié et de salariés volontaires ayant signé un engagement lors de leur embauche.

Ces volontaires recevaient une formation, organisée mensuellement et confiée à une société spécialisée. Mais cette formation, censément dispensée à l'ensemble des volontaires, n'était pas suivie avec assiduité.

Le formateur s'attachait à vérifier seulement que les principaux thèmes soient vus au moins une fois par an par chaque équipier.

Les exercices portaient surtout sur l'utilisation du matériel et sur la pratique du secourisme en sorte que cette formation n'était pas suffisamment adaptée aux interventions en milieu confiné.

Les salariés du tunnel étaient manifestement peu motivés par cette participation aux premiers secours. Ils s'estimaient plutôt incompetents pour intervenir sur un incendie et ils appréhendaient les interventions.

Cela se traduisait par un absentéisme important aux cours de formation.

Les vérifications effectuées à ce niveau, ont ainsi mis en évidence que certains salariés n'avaient assisté qu'à une seule séance sur une année, tandis que d'autres ne s'y étaient pas rendus depuis 4 ans. Sans compter le fait, largement dénoncé, que certains membres du personnel ne venaient que cinq minutes, le temps d'être inscrits sur la liste des présents.

Cette carence a exposé les pompiers salariés à des risques auxquels ils n'étaient pas préparés. Elle a fait surtout ressortir le faible niveau de sécurité de ce tunnel, l'équipe de premiers secours étant incapable d'assurer sa mission tant de sauvetage des usagers que de maîtrise d'un incendie.

Pour ce qui est du volet "équipement et moyens matériels" de l'équipe de secours, les vérifications opérées ont montré un sous équipement individuel ainsi qu'une inadaptation du parc de véhicules d'intervention non pressurisés.

Les vestes en pool étaient en simili cuir et en aucune manière des vestes "de feu", les casques étaient de taille unique, les bottes et pantalons inexistantes. Quant aux gants, il s'agissait de simples gants de jardinier. Même les surveillants pompiers n'étaient initialement pas mieux lotis à ce niveau, mais, leur qualité de sapeurs pompiers volontaires dans des CSP, leur avait permis de remplacer les gants fournis par l'ATMB, par des gants de professionnels récupérés dans leurs casernes respectives. Aucune demande formulée à la direction d'exploitation sur ce plan, n'avait été satisfaite avant le 24 mars 1999.

Sur le plan du matériel proprement dit ainsi que des véhicules d'intervention, il ne semble pas qu'il y ait eu une prise en compte sérieuse des spécificités du tunnel et des interventions en milieu confiné.

Des acquisitions de matériels, parfois onéreux, sans considération des avis des surveillants pompiers, ont été déplorées : véhicule au châssis trop long et dépourvu de direction assistée rendant difficile les manœuvres dans l'ouvrage, motorisation trop faible en considération de la charge à transporter, moteurs à essence en lieu et place de moteurs diesel plus performants en milieu confiné, absence d'équipement de certains véhicules en bouteilles d'air comprimé "tampon", permettant l'utilisation des bouteilles personnelles au dernier moment, etc

Enfin, s'agissant du problème spécifique des ARI (Appareil respiratoire Isolant), support technique de première importance lors des interventions en milieu confiné, il apparaît que cet équipement a été fortement négligé.

Parmi les 25 appareils à circuit ouvert, en dotation au tunnel, 8 étaient hors normes. Surtout la capacité limitée des 17 appareils en service, mis à disposition des intervenants, ne permettait pas de répondre aux exigences d'une intervention dans le tunnel.

Bien plus, une incompatibilité a été constatée le jour de la catastrophe bien que le pompier du tunnel M. MORIONDO s'en soit aperçu et en eût avisé M. MERAND 6 mois avant la catastrophe.

Cette carence a compliqué l'intervention des pompiers et surtout a contribué à fragiliser les conditions de survie dans le tunnel, ce qui a été fatal pour M. TOSELLO.

Aucune politique de sécurité volontariste n'a été instaurée ni même réfléchie.

b) Côté italien

L'inexistence d'équipe de premiers secours côté italien est connue et acceptée. Une telle situation n'est pas admissible lorsqu'on connaît l'importance d'une intervention rapide sous le tunnel et les risques de se heurter à un mur de fumée si on n'arrive pas dans le sens du vent.

3) Absence de préparation du personnel pour faire face à une situation de crise

En situation de crise, le responsable des services techniques et de sécurité doit se rendre le plus vite possible en salle de régulation et vérifier le respect des premières consignes. Il doit y rester car une fois les consignes exécutées, le régulateur n'a pas autorité pour gérer une situation complexe.

Les premières minutes sont capitales pour la survie des usagers.

En cas de crise, une prise de commandement s'impose pour décider, diriger, unifier les actions de secours qui s'imposent, ce qui écarte les atermoiements, les contestations, les discussions en un mot l'incurie du personnel ou ses actions contradictoires,

Mais pour cela encore faut-il que des consignes de gestion de crise aient été élaborées et enseignées au personnel.

4) Etat des équipements

Certains des équipements utiles à la sécurité étaient défectueux, d'autres mal installés, d'autres enfin n'étaient pas en service.

Un tel constat amène à s'interroger sur l'intérêt porté à ces équipements qui contribuent de manière déterminante à la sécurité des usagers et des secours.

a) Non fonctionnement des anémomètres

Le jour de la catastrophe, les 2 anémomètres situés sur la concession française ne fonctionnaient pas. Celui qui se trouvait à la sortie française du tunnel était hors service depuis 1997, celui situé au milieu du tunnel était bloqué.

Ces pannes étaient parfaitement connues.

Cela interroge car l'anémomètre est une source indispensable d'informations pour le régulateur, il peut avoir une importance pour établir une stratégie exceptionnelle de ventilation, il est précieux pour calculer, notamment, l'endroit où se trouve le point neutre, c'est à dire l'endroit où la circulation de l'air est nulle et où les écoulements d'air se séparent pour se diriger vers les têtes opposées.

Le dysfonctionnement de cet équipement montre le peu d'intérêt que l'on attachait à la connaissance des flux d'air dans le tunnel, donnée pourtant essentielle pour optimiser la gestion d'un incendie et le développement de ses fumées, pour décider d'une stratégie d'utilisation de la ventilation.

b) Réseau téléphonique

Il ressort du témoignage des pompiers de CHAMONIX, MM. CAPLAN, COMTE et BIBOLET que les téléphones des G11 et G12 ne fonctionnaient pas.

Apparemment cette situation était récurrente puisqu'au cours de l'incendie de 1990, il avait été constaté que le téléphone du G18 était en panne.

Le régulateur a déclaré avoir tenté de contacter M. TINAZZI au G20 sans y parvenir. Est-ce en raison d'une panne affectant ce téléphone ? C'est possible dès lors que la régulation italienne a demandé à M. TINAZZI à plusieurs reprises d'utiliser ce téléphone sans obtenir de résultat.

Enfin, une erreur de conception du réseau téléphonique mérite d'être soulignée dans la mesure où les 36 téléphones sont reliés à un seul poste en régulation en sorte qu'il suffit qu'un seul soit décroché (ou mal raccroché) pour paralyser l'ensemble du système.

Ce dysfonctionnement et ce défaut de conception, à l'évidence, a contribué à compliquer l'évacuation des personnes prisonnières des refuges et, en particulier, celle de M. TOSELLO.

En tout état de cause cette défaillance est révélatrice d'une insuffisante prise en considération des équipements de sécurité tant est importante l'alerte que peuvent donner les usagers en situation de détresse par le moyen du réseau téléphonique.

c) Feu de jalonnement n° 11

Un doute existe quant au fonctionnement du feu de jalonnement n° 11. C'est du moins ce qui ressort d'une confiance faite par l'électricien M. FOURNIER à M. CLARET-TOURNIER.

d) Barres anti-panique

Ainsi que cela a été constaté par les enquêteurs, les portes des refuges, des locaux techniques et des niches de sécurité étaient équipées de barres anti-panique montées à l'intérieur du local et non à l'extérieur.

Ce montage remontait à plusieurs années puisque l'entreprise qui y a procédé parle des années 90. Dès lors qu'il n'en est pas de même côté italien et que la chose est très visible pour quiconque travaille dans le tunnel, il est significatif que personne, pas même les personnes en charge de la sécurité, ne s'est posée la question de cette différence d'installation.

e) Problème de vibration du ventilateur 2 de la gaine 5

Ce problème, qui existait depuis 1992, était parfaitement connu puisque des instructions avaient été données de ne pas utiliser ce ventilateur et les 2 autres qui lui sont accouplés en régime 4/4 afin d'éviter leur destruction.

Du fait de ce dysfonctionnement, la puissance d'extraction était amputée de 30 % de ses capacités.

Cette acceptation d'une moindre capacité d'extraction ne milite pas en faveur d'une stricte prise en considération d'une politique de sécurité adaptée aux risques de l'exploitation du tunnel.

f) Le réseau de radio communication

Ce réseau, installé depuis 1996, permet de communiquer avec les usagers en leur adressant des messages sur la bande FM. Toutefois, cet équipement ne comportait pas de messages préenregistrés en sorte qu'un équipement d'information des usagers d'une importance déterminante a été négligé.

L'utilisation de la messagerie radio FM pouvait être efficace pour conditionner un comportement salvateur chez les usagers. Ainsi, s'il leur avait été immédiatement ordonné de s'arrêter aux feux rouges (à condition bien sûr qu'ils aient été actionnés) on peut penser que les usagers auraient obtempéré. De même, s'il leur avait été demandé de s'abriter dans les refuges pressurisés (à condition là encore qu'ils aient été bien signalés).

5) Mauvaises relations avec le CSP de CHAMONIX

A toutes les époques, les relations entre le responsable des services techniques et de sécurité et le CSP de CHAMONIX ont été conflictuelles et tendues. L'ambiance générale était peu propice à la mise en place d'un bon niveau de sécurité.

Les pompiers de CHAMONIX connaissaient peu ou mal le tunnel et ses équipements de sécurité, les plans que détenait le Capitaine, commandant la caserne de CHAMONIX, lui avaient été remis par les italiens, depuis 1973 aucun exercice n'avait été organisé.

Aucun travail commun pour aboutir à une plus grande sécurité n'a jamais été entrepris par les personnes chargées d'exploiter le tunnel et par les services de secours, pourtant en charge d'assurer la plus grande sécurité aux usagers toujours plus nombreux à franchir cet ouvrage à risque.

II - LE CAS DE GERARD RONCOLI

Gérard RONCOLI a été condamné par le Tribunal correctionnel de BONNEVILLE au visa des articles 221-6, 121-3, 221-8 et 221-10 du Code Pénal, d'une part pour des faits commis antérieurement au 24 mars 1999 mais ayant contribué à la réalisation du dommage, d'autre part pour des fautes commises lors de sa gestion du sinistre.

Au terme des audiences devant la Cour, le prévenu s'est reconnu une certaine responsabilité et a retiré les conclusions initiales déposées aux fins de relaxe. Néanmoins, cet aveu de responsabilité ne portant, selon ses déclarations finales à l'audience, que sur le fait, d'une part de ne pas avoir contrôlé suffisamment les compétences des régulateurs et maintenu à son poste Daniel CLARET-TOURNIER malgré ses insuffisances, d'autre part de ne pas être resté dans la salle de régulation dans les premiers instants de l'incendie, il y a lieu de vérifier l'étendue réelle de sa responsabilité.

Afin de déterminer celle-ci dans le sinistre du 24 mars 1999, il convient en premier lieu de définir le rôle et les fonctions de Gérard RONCOLI au sein de la société gestionnaire de la concession française du tunnel du Mont-Blanc.

A - Rôle et Fonctions

L'étude de l'historique professionnel de Gérard RONCOLI permet de cerner et circonscrire précisément ses fonctions et tâches.

1 - Historique

a) Carrière et promotion

Titulaire d'un brevet d'électrotechnicien industriel, Gérard RONCOLI a été embauché par la société DELLE ALSTHOM en qualité de technicien électronicien.

Il a poursuivi sa formation professionnelle en prenant des cours par correspondance qui lui ont permis d'acquérir le niveau BTS électro-technique, puis l'équivalence d'un diplôme d'ingénieur "maison" au sein de son entreprise.

Dans le cadre de ses fonctions chez DELLE ALSTHOM, il a participé à l'installation du système électrotechnique "DMR" du tunnel du Mont-Blanc, ce qui l'a conduit à postuler, puis à être embauché à compter du 1^{er} septembre 1968 (D1870) en qualité de Chef d'Entretien Electronicien par la Société du Tunnel du Mont-Blanc (STMB), poste qu'il partage avec son homologue italien Ennio MOCHET, salarié de la SITMB. Jusqu'à la dissolution de la direction générale d'exploitation fin 1972, ces deux chefs d'entretien interviennent indifféremment sur l'ensemble du tunnel, sous la responsabilité de M. PORTA, Chef des Services Techniques à la direction générale d'exploitation, basé à la tête italienne. À partir de 1973 et de la création de deux directions d'exploitation distinctes, M. RONCOLI n'interviendra plus que sur la partie française de la concession, théoriquement toujours sous l'autorité de M. PORTA, jusqu'au départ en retraite de ce dernier à la fin des années 80.

Suite à la création du service de premiers secours par la société française d'exploitation, Gérard RONCOLI en accepte la responsabilité et devient, Chef d'Entretien et de Sécurité en 1973, puis Responsable des Services Techniques et de Sécurité en 1979.

b) Connaissance des risques

Au moment des faits, Gérard RONCOLI est, avec trente ans de présence au sein de la STMB puis des SGTMB et ATMB, l'un des plus anciens salariés de la société française d'exploitation du tunnel ce qui lui donne une connaissance certaine et évidente, non seulement de l'histoire de l'ouvrage et de ses évolutions, connaissance précise que la Cour a pu vérifier lors des audiences, mais aussi de ses faiblesses.

Ainsi est-il présent lors des essais d'enfumage effectués la nuit du 14 au 15 octobre 1972, de l'exercice alerte et secours qui a lieu la nuit du 24 au 25 mars 1973, de l'exercice accident exécuté sur la plate-forme italienne en 1988 et des essais du système de ventilation italien organisés fin 1998.

Il indique lui-même (D1705, 1707) que les essais effectués au début des années 70 ont démontré la problématique de l'évacuation des fumées dans le tunnel, donnant lieu notamment à de nouvelles consignes sur la gestion de la ventilation, sans pour autant la solutionner.

Il conteste avoir eu connaissance des rapports du Major DELESDERRIER (D872) et du Commandant FRANCESCHI (D2029), respectivement en date des 24 juillet 1969 et 8 janvier 1971, mais admet avoir eu celui du Lieutenant-Colonel LEVERGER, Inspecteur départemental des services de secours et de lutte contre l'incendie de la Haute Savoie, daté du 10 avril 1972. Il convient d'ailleurs de remarquer que ce dernier cite le rapport FRANCESCHI, en constatant l'absence d'évolution des moyens d'intervention depuis ce dernier. On peut dès lors

s'interroger sur le fait que M. RONCOLI n'aurait pas cherché à en prendre connaissance, alors qu'il est décrit, par ses collaborateurs comme par ses supérieurs, comme ayant une personnalité curieuse de tout et avide de connaissances, notamment sur le Tunnel.

Le rapport LEVERGER (D2321) énonce un certain nombre de préconisations en termes d'équipements indispensables, de composition et organisation des services de secours (des équipes de cinq personnes formées et susceptibles d'intervenir à tout moment), et rappelle les nécessités du respect de la limitation de vitesse et de l'inter-distance entre les véhicules. M. LEVERGER insiste également sur l'impérieux besoin de reconnaissances régulières des installations par les pompiers du service public et d'exercices en milieu enfumé avec port d'appareils respiratoires.

Suite aux essais de mars 1973, M. LEVERGER conclut (D2074), rappelant l'augmentation régulière et prévisible du trafic, notamment poids-lourds :

- au retard considérable de la progression des secours en raison du bouchon de fumée, susceptible par ailleurs de provoquer des accidents qui accentueraient encore cette difficulté,
- à l'arrivée indispensable des secours au lieu du sinistre dans les dix premières minutes,
- à l'impérieuse nécessité du départ simultané d'une équipe de secours des deux plate-formes.

Ce rapport confirme les conclusions de M. CHALLAMEL (D2075), Inspecteur départemental adjoint des services de secours et de lutte contre l'incendie de la Haute-Savoie, suite aux essais des 14-15 octobre 1972, que M. RONCOLI admet avoir connues (D1931).

M. RONCOLI bénéficie en outre de l'expérience des nombreux incendies survenus sous le tunnel. Dans son rapport d'expertise, le Lieutenant-Colonel SCHMAUCH (D1850) fait une analyse des quatre sinistres les plus importants, des 18 janvier 1974, 15 avril 1978, 2 septembre 1988 et 11 janvier 1990. Tous ont démontré des délais tardifs d'intervention des services de secours, principalement des services publics, des difficultés d'intervention majeures en raison de l'importance et de la densité des fumées, et l'insuffisance des équipements de sécurité. M. RONCOLI est personnellement intervenu avec l'équipe de premier secours de sa société en 1974 et 1990.

Le sinistre du 11 janvier 1990 constitue à lui seul le condensé de toutes ces défaillances et comporte beaucoup de similitudes avec celui du 24 mars 1999 :

- immobilisation tardive du poids lourd impliqué vers le centre du tunnel,
- retard de cinq minutes dans l'alerte des sapeurs pompiers de Chamonix par le régulateur français, qui était également, ce jour-là, Daniel CLARET-TOURNIER,
- dysfonctionnement du réseau téléphonique, les utilisateurs de téléphones situés dans les refuges ne parvenant pas à entrer en communication avec la salle de régulation française,

- engagement d'un personnel insuffisamment formé,
- insuffisance des moyens de protection respiratoire,
- présence de nombreux véhicules dans le tunnel.

Outre ces incidents qui lui permettent d'appréhender en situation réelle la complexité et la difficulté de gestion de tels sinistres, ses fonctions l'amènent régulièrement à assister à des réunions ou séminaires sur la problématique de l'exploitation des tunnels routiers.

Ainsi représente-t-il souvent l'ATMB au sein du Groupe de Travail Français des Exploitants des Tunnels (GTFE) (D1704, 536) auquel intervient également le Centre d'Etudes des Tunnels (CETU), et participe-t-il, à ce titre, à deux séminaires par an, au cours desquels de nouveaux ouvrages sont visités. Lors de ces réunions s'élabore également la réflexion sur les recommandations de construction et d'exploitation des tunnels, comme par exemple celles ayant abouti à la circulaire du 29 décembre en 1981, en vigueur lors des faits, certes inapplicable au tunnel du Mont-Blanc du fait de son antériorité, mais dont il n'est pas contesté que les exploitants s'y référaient.

Il a également participé (ainsi d'ailleurs que M. TROPIANO et le Capitaine COMTE) à une conférence internationale ayant eu lieu à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées les 9 et 10 décembre 1997 intitulée "La sécurité dans les tunnels routiers : un enjeu majeur, un domaine en évolution" (D3855), au cours de laquelle a été présenté un projet de directive, dont il résultait l'obsolescence des consignes de ventilation en vigueur en cas de sinistre au tunnel du Mont-Blanc.

De par sa position sur le terrain, il est l'interlocuteur privilégié du CETU (D536, 3069) ce qui l'amène forcément à échanger avec les membres de cet organisme. Il a d'ailleurs indiqué (D 1931 p.3) avoir participé à la fin des années 80, en compagnie de Michel PERARD du CETU, à un essai effectué dans un tunnel autrichien désaffecté, au cours duquel, d'une part les fumées ne s'étaient pas dirigées dans le sens prévu par les organisateurs, d'autre part le feu avait pris une ampleur sous-estimée par ces derniers.

2 - Tâches

L'évolution de carrière de Gérard RONCOLI au sein de la société française concessionnaire, si elle n'a pas été gratifiée d'un supplément de rémunération, s'est accompagnée d'une évolution de ses tâches, dont on retrouve la traduction dans les organigrammes de l'entreprise, qui permet de préciser le contenu de son poste.

a) La place de Gérard RONCOLI dans la société française d'exploitation

L'évolution administrative de la société française concessionnaire du tunnel du Mont-Blanc n'a pas toujours été accompagnée d'une mise à jour claire et précise des organigrammes.

Jusqu'à la création d'une co-direction d'exploitation à compter du 1^{er} janvier 1973 (D2753), le directeur général d'exploitation (Franco CUAZ) avait sous ses ordres un directeur administratif et financier (M. ARNAUD) et un directeur des services techniques (M. PORTA), duquel dépendaient les deux chefs d'entretien (MM. RONCOLI et MOCHET), qui avaient eux-mêmes en charge les personnels techniques, les surveillants motocyclistes et les régulateurs (D1704).

Dans cet organigramme, il n'est pas contesté que les fonctions de chacun sont définies par le Règlement d'exploitation du 14 septembre 1968, M. PORTA occupant celles de l'Ingénieur chef des services techniques.

MM. CUAZ et LOUVEAU ont été nommés, par délibération du Comité Commun d'Administration du 21 novembre 1972 (D2754), directeurs d'exploitation, le premier pour la concession italienne, le second pour la concession française. Cette séparation administrative a entraîné de facto la répartition des personnels entre les deux sociétés d'exploitation et limité le champ d'intervention de chacun sur le domaine de concession de son employeur, exception faite de M. PORTA, qui bien que basé côté italien aurait continué à gérer l'ensemble des services techniques du tunnel. On peut cependant s'interroger, compte tenu de l'existence de deux sociétés d'exploitation, de l'évolution divergente ultérieure des installations dans chaque concession et des susceptibilités nationales révélées par le dossier, sur les réels pouvoirs de ce dernier sur la concession française (déclarations de M. LOUVEAU à l'audience du 28 février 2007).

C'est à la même époque qu'est créé le service de premier secours, basé sur la plate-forme française, par délibération du Comité Commun d'Administration du 25 février 1972 (D2751), complétée lors des réunions des 1^{er} juin (D2752) et 27 octobre (D2753) 1972. Le directeur d'exploitation en confie alors la responsabilité à Gérard RONCOLI qui devient Chef d'entretien et de sécurité (D1704,1977).

Il faudra attendre le 19 octobre 1979, et la création de la SGTMB, pour que cette évolution soit prise en compte dans l'organigramme de la société, approuvé par décision du Comité Commun d'Administration (D2781), où l'on constate que le Directeur d'exploitation français a sous ses ordres un Responsable Technique et de Sécurité et un Responsable de la Comptabilité. Dans ce schéma, il est évident que Gérard RONCOLI est le Responsable Technique et de Sécurité, puisqu'arrivent sous les ordres de ce dernier, l'agent technique, le chef d'équipe d'entretien, les régulateurs, surveillants motocyclistes, et surveillants pompiers, dont il s'est toujours reconnu le supérieur hiérarchique direct.

L'organigramme approuvé le même jour pour la société italienne fait apparaître sous les ordres du directeur d'exploitation un Responsable des services financiers et du personnel et un Responsable des services techniques, lequel supervise le Chef d'entretien et de sécurité. Il apparaît dès lors ici une distorsion dans l'organisation du personnel entre les deux sociétés d'exploitation, qui place à des degrés différents les deux personnes chargées de part et d'autre de la sécurité.

Bien qu'il ait abandonné in fine cette contestation, il convient de revenir sur l'argumentation qu'a développée Gérard RONCOLI jusqu'à sa reconnaissance de responsabilité, selon laquelle il n'aurait pas eu connaissance de cet organigramme, pour rappeler qu'elle est inopérante dès lors qu'il est établi par tous les éléments du dossier, ce qu'il reconnaît, qu'il n'existait aucun échelon intermédiaire entre le directeur d'exploitation et lui-même. Par ailleurs, l'organigramme en vigueur le jour des faits est daté du 2 septembre 1998 et désigne nominativement le "Responsable des services techniques et de la sécurité" en la personne de Gérard RONCOLI.

Une fois précisée la place de ce dernier au sein de l'organisation administrative du concessionnaire français, il convient de rechercher en quoi consistait précisément ses fonctions.

b) Le descriptif du poste de Gérard RONCOLI

L'analyse du contenu du poste de Gérard RONCOLI doit être faite par référence au règlement d'exploitation adopté le 14 septembre 1968, toujours en vigueur, le 24 mars 1999 (D877), bien que celui-ci, élaboré alors que n'existait qu'une direction unique d'exploitation, n'ait pas été mis à jour pour matérialiser la création des deux directions d'exploitation nationales.

C'est ainsi que ce règlement prévoit encore, au jour des faits, un Directeur général d'exploitation et un Ingénieur chef des services techniques, sous les ordres duquel sont placés les Chefs d'entretien. Cette référence à l'Ingénieur chef des services techniques et au Chef d'entretien a, comme on l'a vu ci-dessus, disparu dans l'organisation administrative de la société française concessionnaire, néanmoins les fonctions sont demeurées.

Il convient ici de préciser que le règlement d'exploitation a fait l'objet d'une seule modification approuvée lors de la réunion de la Commission Intergouvernementale de Contrôle des 11 et 12 mars 1974 (D2883), portant sur les consignes techniques d'exploitation.

À ce propos, Gérard RONCOLI a produit devant la Cour un document rédigé en italien (accompagné d'une traduction en français), comportant en dernière page une note manuscrite indiquant : "*Cher Monsieur, voici copie des normes techniques d'exploitation. Elle pourra vous servir de traces (certaines choses sont à modifier) pour le personnel français.*" Il en résulte donc que, contrairement aux allégations du prévenu selon lesquelles ce document serait la version italienne du nouveau règlement d'exploitation telle qu'approuvée par la Commission Intergouvernementale de Contrôle, il n'est qu'une copie de ce que la société d'exploitation italienne entendait peut-être présenter à la Commission, dans la mesure où il est communiqué à la société française pour lui servir de document de travail dans la perspective de cette réunion et n'a donc pu encore évidemment être approuvé. De surcroît, il résulte du procès-verbal de réunion de la Commission Intergouvernementale de Contrôle que les exemplaires des nouveaux documents doivent être signés, ce qui n'est pas le cas de la pièce communiquée, dont on ignore l'origine et le cheminement.

Cette production, on ne peut plus tardive après quelques huit années de procédure, sera donc écartée sans plus ample examen.

Il ressort du règlement technique d'exploitation tel qu'il doit être appréhendé au 24 mars 1999, que Gérard RONCOLI n'est pas l'Ingénieur chef des services techniques du tunnel, ne serait-ce que parce qu'il n'est pas ingénieur et n'en a pas la compétence.

En revanche, il est établi, et non contesté, qu'il a en charge la responsabilité, d'une part de l'entretien et la maintenance des installations du tunnel sur la concession française, d'autre part du service de premier secours. Sur ce dernier point, il lui appartient de veiller à l'efficacité de ces personnels, en termes notamment de formation et d'équipements.

Par ailleurs, supérieur direct des régulateurs et surveillants motocyclistes, c'est à lui que revient l'obligation de s'assurer de leur compétence, de leurs connaissances et de l'application stricte des consignes de sécurité.

C'est ainsi que l'on peut considérer qu'il ne lui appartient pas d'engager une réflexion globale sur la sécurité du tunnel du Mont-Blanc, laquelle relève des instances supérieures et du directeur d'exploitation, mais qu'il a en charge la sécurité opérationnelle du Tunnel du Mont-Blanc, c'est à dire la sécurité de terrain des personnels, usagers et installations. C'est dans ce cadre que Christian BASSET, directeur d'exploitation, a rédigé le 30 décembre 1997, un document lui subdéléguant *"en raison de [ses] compétences techniques et professionnelles en [sa] qualité de Chef du Service Technique et de Sécurité du tunnel du Mont-Blanc, tous pouvoirs pour assurer [ses] fonctions de la façon la plus efficace possible"*, d'une portée très large, dont Gérard RONCOLI a finalement admis l'étendue, au terme des audiences devant la cour d'appel.

Une fois ses fonctions précisément définies, il convient de déterminer comment leur exercice a engagé sa responsabilité dans la catastrophe survenue le 24 mars 1999.

B - Constat et Responsabilité

Afin de déterminer l'étendue de la responsabilité de Gérard RONCOLI, il y a lieu de reprendre la définition donnée par le tribunal correctionnel de Bonneville des différentes fautes à l'origine du dommage, ce raisonnement étant parfaitement conforme à la lettre et à l'esprit des articles 221 – 6 et 121 – 3 du Code Pénal.

Ainsi convient-il de distinguer les fautes directes et les fautes indirectes ayant concouru à la réalisation du dommage, très justement définies par le tribunal.

1 - Fautes directes

Sont des causes directes, toute action ou abstention survenue après l'apparition des fumées dégagées par le véhicule de M. DEGRAVE (PL0) ayant eu pour effet immédiat d'exposer à ces fumées, ou à celles provenant des autres véhicules

gagnés par l'incendie, les personnes décédées, ou ayant empêché celles-ci de s'en échapper. Ces événements seront retenus pour fonder la responsabilité pénale de Gérard RONCOLI, dès qu'une faute simple sera établie.

Ainsi, deux séries de fautes directes peuvent être reprochées à Gérard RONCOLI :

- le fait de ne pas être resté en salle de régulation dans les premières minutes du sinistre,
- celui de ne pas avoir pris le commandement de la situation.

a) Absence dans la salle de régulation

Si Gérard RONCOLI s'est immédiatement rendu en salle de régulation dès le retentissement de la sirène, il n'y est resté qu'un temps très bref, estimé entre 1 et 3 minutes, avant de se rendre sur la plate-forme pour vérifier le départ du service de premier secours.

Dès lors, il ne prend pas la peine de vérifier précisément l'application stricte des consignes de sécurité par le régulateur.

Celles-ci disposent (dans leur version en vigueur au 24 mars 1999, qui date de 1985) (D2021) que le régulateur français informé d'un incendie dans le tunnel doit déclencher le dispositif de secours suivant :

- Prendre le pilotage,
- Mettre au rouge les feux d'entrée des deux plate-formes et les feux de jalonnement sur chaque voie de circulation entre l'entrée et le lieu de l'incendie, et laisser ou mettre au vert les feux de jalonnement situés entre le lieu de l'incendie et la sortie sur chaque voie de circulation,
- Enclencher la sirène,
- Prévenir le Centre de Secours Principal de Chamonix par la ligne directe,
- Prévenir le régulateur italien,
- Mettre l'éclairage au maximum,
- Régler la ventilation au 4/4 sur les gaines d'air frais et sur la gaine d'air vicié,
- Alerter les services de police et de gendarmerie,
- Si l'alerte n'a pas été déclenchée par une alarme automatique, rechercher le lieu de l'incendie à l'aide des caméras, fixer l'image et enclencher le magnétoscope,
- Prévenir les responsables des services techniques et de l'exploitation.

Au moment où Gérard RONCOLI quitte la régulation entre 10 h 56mn 30sec et 10 h 58mn 30sec (selon que le moment de son départ est antérieur ou quasi concomitant à l'appel aux pompiers), Daniel CLARET TOURNIER n'a

- ni pris le pilotage,
- ni positionné les feux de jalonnement,
- ni appelé les pompiers de Chamonix,
- ni alerté les services de police (puisque'il résulte de l'audition des fonctionnaires de la Police de l'Air et des Frontières, territorialement compétente dans le tunnel, que ceux-ci n'ont été informés de la survenance de l'incendie que vers 11 heures et par

les fonctionnaires du poste de douane de La Vigie, auprès duquel ils étaient en faction, à qui la régulation française venait de demander de bloquer le trafic - D 1, 601 à 603), alors qu'il s'est déjà écoulé plus de quatre minutes après le premier déclenchement d'alarme (alarme opacité capteur n°5) et l'alerte donnée au régulateur par MM. VENTALON et ROIGET.

Or, Gérard RONCOLI n'est pas sans savoir que ce régulateur avait déjà failli lors de l'incendie de 1990 en laissant s'écouler un délai de cinq minutes avant de prévenir les services de secours de Chamonix.

Même si le prévenu explique cette négligence par le souci de veiller au départ des équipes de premiers secours, il convient de rappeler que c'était là le rôle du surveillant pompier, voire de son adjoint ou tout autre subalterne à qui il aurait pu demander de le faire s'il craignait une difficulté, et non celui du responsable de l'application des consignes de sécurité.

Après son retour en salle de régulation vers 11 h 03 - 11 h 04, à nouveau il n'y reste que quelques minutes pour en repartir à 11 h 14, puis y revenir à 11 h 19.

Ces allers-retours au cours des 30 premières minutes du sinistre, celles où tout se joue, ne lui permettent pas d'avoir une vue globale de la situation, ni d'avoir une connaissance précise des manoeuvres effectuées. Ainsi, ne voit-il pas que, alors que le mode automatique (CPU) de la mini GTC est enclenché, M. MERAND actionne manuellement les feux de jalonnement, initiative qui restera vaine puisque le pupitre manuel est neutralisé. De même, ne prend-il pas en compte l'alarme du garage 18 qui apparaît à 11 h 07.

b) Absence de prise de commandement

Ses fonctions de responsable des services techniques et de sécurité auraient dû amener Gérard RONCOLI à être présent avec le régulateur dans la salle opérationnelle afin, non seulement de contrôler les actions de ce dernier, mais aussi de lui donner des instructions précises. Il lui appartenait ainsi de prendre le commandement de la situation dans l'attente de l'arrivée d'un responsable des services publics de secours.

Pas plus que son régulateur, Gérard RONCOLI ne prend pas le pilotage de la situation. Certes, la prise de pilotage ne donnait de pouvoir de commande depuis la salle de régulation française que sur l'éclairage et la signalisation des feux dans tout l'ouvrage, et pas sur la gestion de la ventilation italienne, mais l'annonce de celle-ci à la régulation italienne aurait permis, par des conversations et questionnements utiles, de vérifier sous quel régime fonctionnait la ventilation italienne. Ainsi aurait-on pu se rendre compte que les consignes de sécurité sur ce point n'étaient pas respectées par la société italienne qui insufflait de l'air frais par la gaine numéro cinq au lieu d'extraire l'air vicié, et comprendre les raisons d'une telle vitesse de propagation des fumées vers la tête française.

Il faudra attendre 12 h 30 environ (soit 1 h 40 après le premier déclenchement d'alarme) pour qu'une première conversation ait lieu à ce sujet entre les deux salles de régulation, lorsqu'il est envisagé d'inverser le courant d'air dans le tunnel, projet qui ne sera pas mené à terme, la société italienne expliquant que des pompiers étaient engagés entre le lieu du sinistre et l'entrée. Et encore peut-on s'interroger sur la durée et la qualité de cette conversation, dans la mesure où des échanges précis et réfléchis auraient permis de réaliser très vite que les pompiers italiens repliés dans le refuge 24, pressurisé, étaient à l'abri pendant quelques heures, et que le surveillant motocycliste TINAZZI et l'usager qu'il secourait se trouvaient forcément au refuge 20 (M. ROIGET s'étant rendu jusqu'à un peu après le garage 18 depuis la tête française, et M. DEVOUASSOUX ayant approché à une vingtaine de mètres du PL0 depuis l'entrée italienne). A la même heure, les pompiers italiens tentaient de surcroît de rejoindre leurs collègues bloqués en raison du positionnement en mode extraction de la gaine d'air viciée, cette tentative étant très vite abandonnée, et la gaine re-positionnée en mode insufflation.

L'absence ou l'insuffisance d'échanges avec la salle de régulation italienne est également à l'origine du défaut d'interrogation précoce ou pertinent sur la présence d'usagers coincés derrière le PL0. Une confrontation des points de vue entre les différents intervenants des deux plate-formes sur cette question capitale aurait très vraisemblablement amené les responsables français à regarder la réalité en face et à admettre très vite que des usagers se trouvaient forcément derrière le véhicule en feu.

C'est dans ces circonstances, où il paraît impensable que les professionnels français du tunnel aient réellement cru, ou prétendu croire, que les véhicules qui suivaient le poids-lourd de M. DEGRAVE avaient tous, soit dépassé ce dernier, soit fait demi-tour, que s'est posée la question de manipulations, en salle de régulation française, du magnétoscope et de la cassette qui se trouvait à l'intérieur, dont il est apparu, lors de sa saisie, que la languette de protection avait été arrachée, que le dernier enregistrement datait du 29 avril 1998, et que la bande était rembobinée (D 4).

C'est aussi dans ce contexte que se sont faits jour les questionnements sur le contenu des notes prises par M. MERAND, sur instructions de M. RONCOLI, dont trois versions figurent à la procédure (D 2475, 2374 et une version manuscrite remise au Tribunal correctionnel par M. MERAND lors de l'audience du 6 avril 2005), les deux dernières faisant état de l'évaluation à 12h14 d'une vingtaine de véhicules bloqués derrière le poids lourd en feu, alors même qu'aux interrogations des différentes autorités et services de secours arrivant sur les lieux, les responsables français assuraient de l'absence d'usagers dans le tunnel, jusqu'à la découverte vers 19 h 00 de trois victimes.

Ainsi une présence utile, efficace et compétente dans la salle de régulation aurait donné à Gérard RONCOLI une vision d'ensemble, qui lui aurait permis, après avoir considéré l'évidence de la présence de véhicules derrière le poids lourd en feu, de prendre en compte le déclenchement à 11 h 07 de l'alarme du refuge 18, comme l'indication de la présence d'usagers à cet endroit et non pas d'une défaillance

technique du système. Il aurait ainsi pu en informer le surveillant pompier GAUCHEZ qui est parvenu à quelques dizaines de mètres de ce lieu et qui, doté d'une telle information, aurait continué sa progression, pour porter secours à ces usagers. Il aurait ainsi pu secourir, comme il l'a confirmé à l'audience du 23 février 2007 devant la Cour, M. et Mme VISCOGLIOSI et Mme MORAUD, passagers du véhicule VL 20.

2 - Fautes indirectes

L'analyse des faits a permis de mettre en exergue des actions ou abstentions antérieures au 24 mars 1999 ayant participé indirectement à la réalisation du dommage et qui ne peuvent engager la responsabilité de Gérard RONCOLI que si une faute qualifiée, au sens de l'article 121-3 alinéa 4 du Code Pénal, peut être établie.

En l'espèce, cette caractérisation de la faute résulte de la multiplicité des négligences ou carences qui établissent le manque de rigueur et l'impéritie dont a fait preuve le prévenu.

Ces fautes, d'une part démontrent l'absence de réflexion sur la sécurité opérationnelle du tunnel, d'autre part participent à l'entretien de mauvaises relations entre la société française d'exploitation et le Centre de Secours Principal de Chamonix.

a) Absence de réflexion sur la sécurité opérationnelle

Ainsi qu'il ressort de l'audition des nombreux pompiers, volontaires, permanents ou gradés des services d'incendie et de secours, et des propres déclarations du prévenu, Gérard RONCOLI n'est pas un professionnel de la sécurité mais de la technique. Lorsqu'on lui confie ce service, il n'a aucune connaissance en la matière.

Pour autant, son employeur ne lui impose aucune formation, et lui-même n'en réclame pas véritablement. S'il avait eu une telle demande, il aurait pu s'en ouvrir auprès du formateur de la société COFISEC qu'il rencontrait régulièrement, lequel n'aurait pas manqué de lui proposer la formation que sa propre société dispensait pour les responsables de sécurité.

De même, s'il avait été véritablement sensible à cet enjeu de sécurité, aurait-il profité de la présence au sein de son équipe de professionnels du secours, pour solliciter régulièrement leurs avis. Or, il résulte au contraire de l'audition des pompiers professionnels, anciens pompiers de Paris, embauchés pour créer à l'origine le service de premiers secours (M. MICHEL : D847; MM. DAMAGEUX, BAGES, FORAS : audience du 5 mars 2007), et des surveillants pompiers, également sapeurs pompiers volontaires, gradés pour certains, à Chamonix ou dans d'autres casernes, (M.. MORIONDO : audience du 5 mars 2007 - D1544 - D2504; M. BALMON : audience du 5 mars 2007- D1543; M. GAUCHEZ : audience du 23 février 2007 - D1546), que si Gérard RONCOLI a, dans les deux premières années, pris en compte certaines suggestions qui lui étaient faites, il s'est par la

suite très vite considéré comme "propriétaire" de son service, doté d'une connaissance suffisante, sourd aux propositions ou interrogations qui lui étaient présentées, prenant les décisions seul.

Il a, à maintes reprises, argué de la montée en puissance de sa charge de travail pour expliquer son manque de disponibilité, ce qui aurait dû, au contraire, l'amener à se reposer d'avantage sur de véritables professionnels de la sécurité, voire à déléguer.

Si Gérard RONCOLI avait réellement investi son rôle de responsable des services techniques et de sécurité, tel que défini plus haut, il aurait pu mener une véritable réflexion sur ce que devait être, ou vers quoi devait tendre, la sécurité opérationnelle du tunnel. Contrairement à cela, il ressort du dossier et des débats l'absence de retours d'expérience, de réflexion sur l'utilité de certains équipements, sur la formation de ses subordonnés. Aucune décision ou initiative n'est prise pour définir le rôle de chacun et instaurer une coordination entre les différents intervenants en cas de situation de crise. Enfin, ne se situant pas dans une démarche sécuritaire mais dans un esprit d'optimisation du fonctionnement de l'ouvrage, il n'informe pas ou insuffisamment sa hiérarchie, la laissant croire que le maximum est fait.

- Pas de retour d'expérience

Il est établi qu'aucun véritable retour d'expérience n'est effectué après chaque incident, pas même les plus importants comme par exemple l'incendie survenu en janvier 1990.

Alors que ces événements auraient dû donner lieu systématiquement à des réunions entre le responsable de sécurité et tous les intervenants, visant à en analyser les conditions de survenance, d'intervention et de gestion, dans le but d'en relever les points faibles pour en tirer toutes conséquences dans l'éventualité d'un prochain sinistre, seuls des rapports très brefs (D2050, 2130) sont rédigés. Gérard RONCOLI y traite les différents incidents sur un plan purement descriptif, dans le seul souci de démontrer que ses équipes les ont correctement gérés et que le tunnel a été ré-ouvert aussi vite que possible.

Ainsi, n'en profite t-il pas pour relever les erreurs du régulateur, souligner systématiquement la nécessité d'équipes d'intervention démarrant simultanément des deux plate-formes, alors que chaque incendie a démontré les difficultés de progression des intervenants confrontés aux fumées et les délais trop longs d'arrivée des secours publics.

- Pas de réflexion sur l'utilité de certains équipements

Gérard RONCOLI ne paraît pas avoir plus d'analyse sur l'utilité de certains équipements.

Des anémomètres en panne depuis plusieurs années ne l'inquiètent pas, alors qu'ils sont un outil indispensable de gestion de la ventilation dont on connaît l'utilité primordiale en cas d'incendie.

Par ailleurs, alors même qu'il indique dans un rapport du 8 août 1995, à destination de Christian BASSET, que des consignes de sécurité pourront très prochainement être diffusées via les autoradios des véhicules des usagers, et que c'est évidemment là le meilleur instrument de communication rapide avec ces derniers sous le tunnel, cet outil n'est absolument pas utilisé. Il n'existe pas de messages préenregistrés et la seule initiative prise le jour des faits l'a semble-t-il été par M. MERAND, mais beaucoup trop tard. Cet équipement n'a fait l'objet d'aucune note de service, que M. RONCOLI avait toute compétence pourtant pour prendre, dans l'attente de son intégration dans les consignes de sécurité qui, elles nécessitaient la validation de la Commission Intergouvernementale de Contrôle. Il ne résulte d'ailleurs du dossier aucune demande de modification desdites consignes en ce sens.

- Pas de réflexion sur la formation de ses subordonnés

En l'absence de formation initiale suffisante, et de formation continue, les régulateurs, hommes-clé du tunnel sur lesquels repose la vérification à tous les instants du bon fonctionnement de l'ouvrage, sont livrés à eux-mêmes après seulement deux semaines de formation en binôme avec un régulateur plus ancien, lui-même formé de la même manière.

Aucun contrôle continu des connaissances et compétences n'est instauré, aucune simulation de crise en salle de régulation n'est organisée afin de vérifier les réflexes et l'acquisition des automatismes indispensables pour réagir correctement et efficacement en situation de stress important, et d'apporter des réponses aux questions et difficultés qui n'auraient pas manqué alors de se faire jour.

La tenue régulière de tels exercices aurait permis de constater le "flottement" dans l'application des consignes de sécurité par les régulateurs.

Il résulte en effet des auditions de ces derniers que ces consignes ne sont pas comprises aussi strictement par tous, notamment quant à la signification des pics d'opacité et des mesures à prendre en conséquence.

De même, est-il devenu d'usage de tenter d'abord de régler l'incident en interne avant d'appeler les secours publics. Les auditions de nombreux salariés (M. CAUX : D112; M. ROSSI : D 117; M. MOYNE PICARD : D869; M. LEBOSQ : D799 ; M. GIROD : audience du 5 mars 2007, M. CLARET-TOURNIER : audience du 2 mars 2007,...) établissent en effet qu'en cas d'incident, le surveillant motocycliste ou le surveillant pompier doit se rendre sur place pour constater la nature et l'ampleur du sinistre et en informer le régulateur qui, après ces observations, appelle ou non le Centre de Secours Principal de Chamonix. Ainsi n'a-t-il été tiré aucune conséquence des erreurs du régulateur Daniel CLARET-TOURNIER lors de l'incendie du 11 janvier 1990, et n'y a-t-il eu aucun questionnement sur les raisons

d'un appel aussi tardif (délai de 5 minutes) aux services de secours. Si tel avait été le cas, le responsable de sécurité aurait été beaucoup plus vigilant sur ce point le 24 mars 1999, et l'appel aux pompiers de Chamonix n'aurait pas été effectué 6 minutes 30 après la première alarme opacité.

De même, une telle initiative aurait-elle conduit Gérard RONCOLI à constater que tous ses régulateurs ne maîtrisent pas parfaitement la mini GTC, sur laquelle ils n'ont pas eu de véritable formation mais seulement quelques explications de M. BERARD, alors même qu'il s'agit d'un outil important d'aide à la décision. Là encore il est symptomatique d'apprendre que Daniel CLARET-TOURNIER n'en comprenait pas le fonctionnement et préférait qu'elle reste en mode manuel, quitte à perdre de précieuses secondes à chaque manipulation.

Gérard RONCOLI ne déclare-t-il pas le 24 octobre 2000 que "*Daniel CLARET-TOURNIER est un régulateur d'expérience, formé, et a fait face aux événements survenus jusqu'au 24 mars 1999*" (D1705 p. 10), ce qui démontre bien sa méconnaissance des capacités de ses subordonnés.

Si Gérard RONCOLI n'avait pas la compétence ni l'autorité pour organiser des exercices de mise en situation sur l'ensemble de l'ouvrage, il avait tous pouvoirs pour provoquer sur la plate-forme et en salle de régulation françaises, des simulations afin de tester les réactions des régulateurs et des personnels du service de premiers secours.

La formation du service de premiers secours fait l'objet d'à peine plus de considération.

Selon l'expert KRUPPA, un service de premiers secours, pour être opérationnel et efficace, doit disposer des hommes, d'un équipement et d'une formation adaptés, ces trois éléments formant un tout indissociable.

Les expertises établissent que le service de premiers secours de la société ATMB, tel qu'il est constitué, ne peut être efficace, puisque seul un pompier compose l'équipe de permanence et se voit adjoindre en renfort des salariés présents prétendus volontaires. Cette notion de volontariat est bien loin de la réalité puisqu'en fait les embauches, même saisonnières, sont soumises à la signature d'un acte d'engagement de participer à ce service et de suivre la formation dispensée, en contrepartie du versement d'une prime mensuelle. Si Gérard RONCOLI n'avait pas le pouvoir de modifier cette organisation, entérinée par les instances décisionnaires de l'exploitation du tunnel, il ne résulte pas du dossier et des débats qu'il ait attiré l'attention de sa hiérarchie sur son caractère pernicieux. Or, il est largement établi par les diverses auditions que ces salariés n'étaient absolument pas motivés pour participer aux premiers secours, et n'avaient en ligne de mire que la prime mensuelle, de 580 francs au moment des faits.

De même, les équipes d'intervention ne sont pas constituées à l'avance. En cas d'alerte, il appartient au surveillant pompier de composer celles-ci avec le personnel

qui se présente au fur et à mesure à lui, sans pouvoir toujours tenir compte des capacités et compétences plus ou moins grandes des uns et des autres.

Il ressort par ailleurs des déclarations de ces "pompiers" et "volontaires" l'insuffisance de l'équipement individuel, seuls les surveillants pompiers ayant semble-t-il une tenue de feu complète (encore qu'une incertitude subsiste sur la dotation en cagoule et gants que certains ont amenés de leur caserne), les autres disposant d'un pool de vestes et de gants, dont il a déjà été indiqué supra, l'inadéquation aux conditions d'intervention au feu. Il est manifeste que l'importance de ces équipements n'a pas été prise en compte, sinon chaque salarié susceptible d'intervenir aurait eu sa panoplie personnelle (bottes, pantalons, veste, casque, cagoule, gants). Les investissements nécessaires à cet égard relèvent pourtant bien de la compétence du responsable de sécurité, qui doit en outre s'assurer de la conformité et de l'adaptation des achats effectués à l'usage qu'on leur destine. Les seuls exemples de l'acquisition de gants de jardin et non pas de gants spéciaux, mis à disposition des "volontaires", ou de M. MEYER intervenant le 24 mars 1999 en tenue de ville avec seulement une veste en cuir tellement petite qu'il ne peut la fermer, démontrent les carences de Gérard RONCOLI à cet égard.

Par ailleurs, si la société dispose d'un certain nombre d'appareils respiratoires individuels (A.R.I.), huit d'entre eux ne sont plus aux normes, et tous sont d'une autonomie limitée, alors qu'existent sur le marché des matériels d'une plus grande capacité.

Enfin, il a déjà été indiqué précédemment les difficultés que pouvaient présenter les véhicules, et notamment le camion FPTL.

L'ATMB a confié la formation des salariés volontaires aux premiers secours à la société SICLI, devenue COFISEC. Gérard RONCOLI a expliqué, notamment devant la Cour, qu'il discutait tous les ans avec le formateur du programme pour l'année à venir, puis signait le bon de commande.

Les expertises (rapports SCHMAUCH, KRUPPA, TROHEL, MEISSAT) établissent l'insuffisance et l'inadaptation de cette formation, dans sa fréquence (10 journées de formation, au cours desquelles les salariés présents assistent à la séance du matin ou de l'après-midi, d'une durée de deux heures trente chacune, soit 25 heures maximum annuelles pour chacun des "volontaires") et son contenu.

Aucune visite commentée des installations de sécurité dans l'ouvrage n'est systématiquement effectuée à l'embauche d'un salarié.

Le programme de formation, très sommaire, permet aux salariés de procéder une à deux fois par an, au déroulé et branchement de lances incendie et au port d'A.R.I., pour peu qu'ils participent à toutes les séances.

Or, il n'est pas contesté que cette formation n'est pas suivie avec assiduité, le taux d'absentéisme allant grandissant au fil des ans. Ainsi en 1998, 20 % du personnel assujéti à cette formation n'a assisté à aucune séance, 14 % n'en a suivi qu'une,

51 % a assisté à deux à quatre séances, 15 % à cinq à huit séances, 0% à toutes les séances. Au 24 mars 1999, trois sessions ont déjà eu lieu : 45 % des salariés n'a participé à aucune d'entre elles, 26 % ne s'y est rendu qu'une fois et le reste est allé à deux ou trois séances (D882).

Ce manque d'assiduité résulte, certes du peu de motivation des employés, mais également de la mauvaise organisation de cette formation qui ne permet pas à chacun d'être libéré de son poste pour s'y rendre (M. TARANTOLA : D122, M. GAUCHEZ : D1546 - audience du 23 février 2007).

Ainsi, certains salariés n'ont jamais porté d'ARI (M. NICOUUD à propos du péager GUYON : D809), d'autres ne connaissent pas l'emplacement des bouches incendie (M. PELLE : D127) ou ne savent pas adapter la lance sur une bouche italienne dont le système est différent (M.CEDRAN : D463, M. FOURNIER-BIDOZ : D825), beaucoup ignorent la différence entre refuges pressurisés et refuges ventilés ... (M. GAUCHEZ : audience du 23 février 2007; M. VALLADE :D826; M. PELLE : D127).

Gérard RONCOLI est parfaitement au courant de ce défaut d'assiduité et de l'inadaptation du contenu de la formation (D 1706).

En sa qualité de responsable hiérarchique de ces personnels, il lui appartenait de leur faire respecter cette obligation de formation, et éventuellement de prendre, ou de demander que soit prise, toutes sanctions nécessaires, y compris la suppression de la prime mensuelle. Au lieu de cela, il a accepté que cet apprentissage devienne très subsidiaire, sans rechercher efficacement à solutionner ce problème, à tel point que certains en sont venus à croire que cette formation n'était pas obligatoire (M. TARANTOLA - D122).

- Absence de définition du rôle de chacun et de coordination entre les personnels

Gérard RONCOLI n'a cessé, dans toutes ses auditions, à tous les stades de la procédure, de déclarer que la salle de régulation est "le coeur opérationnel du tunnel". Des lors, l'intervention des personnels en ce lieu doit être mûrement réfléchi pour être efficace.

Or, force est de constater que le 24 mars 1999, plusieurs personnes se rendent ou passent dans cette salle, font parfois des manoeuvres ignorées des autres, entraînant la neutralisation de certaines, une panique évidente est palpable, l'improvisation se fait jour à tous les instants, et de très précieuses minutes sont ainsi perdues.

Une véritable réflexion sur la gestion d'une situation de crise aurait dû conduire le responsable de sécurité à distribuer à chacun un rôle bien défini, en coordination avec les autres, à trouver le moyen de disposer au plus vite du nombre de véhicules présents à un instant T dans l'ouvrage, ... et non pas à se contenter de consignes de sécurité sommaires et anciennes.

Ainsi, auraient été définis et attribués les rôles d'assistants du régulateur (chacun ayant des tâches bien précises à accomplir), d'équipiers des unités d'intervention, d'accueil des secours publics (avec notamment la remise à ces derniers des radios leur permettant d'être en relation avec la salle de régulation, matériel qui n'a pas été distribué le 24 mars 1999, et qui a fait défaut au moment où il s'agissait d'oeuvrer efficacement pour préserver Messieurs WHIRTNER et TOSELLO dépourvus d'appareil respiratoire) ...

- Pas d'information suffisante de la hiérarchie

Il est manifeste que Gérard RONCOLI avait à coeur de démontrer que son service fonctionnait correctement. L' "esprit tunnel" souvent évoqué, auquel il avait totalement adhéré, voulait que l'ouvrage soit un outil performant, capable de faire face à toute situation, et que la société française en soit la meilleure exploitante.

Dans cette optique, il ne lui paraît pas nécessaire de faire remonter à sa hiérarchie, ou d'insister auprès d'elle, certaines informations pourtant capitales en termes de sécurité. Or sa présence quotidienne sur les lieux et la nature de ses fonctions font de lui l'homme incontournable du tunnel, vers qui transitent toutes les réflexions, demandes, interrogations... C'est ainsi que M. BASSET déclare qu'à son arrivée dans la société il a *"rapidement senti que M. RONCOLI, de par son ancienneté au tunnel et de par ses connaissances techniques était d'une certaine manière le "patron" du tunnel dans ce domaine. C'est le constat que j'ai fait à ma prise de fonctions."* (D 1857). De plus, la présence de M. BASSET seulement à mi-temps au tunnel de 1995 à 1997 (puisqu'il était également sur cette période en charge de l'Autoroute Blanche et installé pour cela à Bonneville) l'a conduit à se reposer très fortement sur Gérard RONCOLI.

Si un homme était donc susceptible d'alerter les échelons supérieurs de gestion de la concession française du tunnel, il s'agissait donc bien de Gérard RONCOLI, qui s'en est abstenu.

Ainsi, alors qu'il est en charge, d'une part de la maintenance et de l'entretien des installations, d'autre part du service de premiers secours susceptible d'intervenir sur toute la longueur de l'ouvrage, il n'insiste pas sur les conséquences possibles, ou n'informe pas du tout :

- du non fonctionnement des anémomètres,
- de la défaillance du ventilateur numéro 2 de la gaine de ventilation 5, entraînant l'impossibilité de placer celle-ci à pleine puissance d'extraction, et de ce qu'il a donné pour instruction de ne jamais la faire fonctionner à plus des 3/4 de sa capacité,
- de l'ancienneté du réseau téléphonique, qui a déjà montré des défaillances en 1990, dont on sait qu'elles se sont reproduites le 24 mars 1999,
- du manque de formation effective du service de premiers secours français, et des craintes éprouvées par certains,
- de l'absence de salariés italiens susceptibles d'armer et capables d'utiliser le camion tri-extincteur GILETTA.

Ses supérieurs, qu'il s'agisse de Messieurs BASSET (D159, 1857, 1858, 1974) ou ROUBACH (D164, 3028) affirment l'un et l'autre ne pas avoir été alertés efficacement sur ces points.

Alors qu'il lui est donné l'occasion à au moins deux reprises de faire état de ces éléments, Gérard RONCOLI, à chaque fois, fait une présentation très optimiste de la sécurité du tunnel.

Lorsqu'en 1995, M. BASSET, lui-même interrogé par M. ANGLES directeur général de l'époque, et qui doit prendre ses fonctions de directeur d'exploitation dans les semaines à venir, lui demande de lui faire un rapport sur la sécurité du tunnel, il se contente d'un écrit purement descriptif et ne fait aucune remarque pertinente et critique sur la réalité de celle-ci (D3261).

Lorsqu'en 1997 un rapport d'audit effectué par la société IDRH (D 837, 841) reprend certaines inquiétudes des salariés sur l'absence d'équipe de premiers secours côté italien et l'insuffisance de la préparation du service de premiers secours français à un feu important, il est convoqué, avec M. BASSET, à une réunion avec MM. ROUBACH et CHARDON. Alors qu'il a là, l'occasion d'aborder totalement ces deux sujets, il tient, avec M. BASSET, des propos tels que le président de la société comme son directeur général ont déclaré en être sortis rassurés, avec l'idée que les inquiétudes des salariés n'étaient pas fondées (D 3028).

Il n'est pas inutile ici de relever les déclarations du Lieutenant-Colonel LAURENT (audience du 2 mars 2007) ou du surveillant-pompier GAUCHEZ (audience du 23 février 2007) selon lesquelles, avec son expérience Gérard RONCOLI donnait l'illusion d'une grande compétence.

Même s'il n'avait pas les pouvoirs de porter remède à l'ensemble des difficultés pointées ci-dessus, il lui appartenait à son niveau de responsable de la sécurité opérationnelle du tunnel, de tout mettre en oeuvre pour que celles-ci soient connues précisément de sa hiérarchie.

Ces carences se retrouvent dans le cadre des relations de la plate-forme française avec les secours publics.

b) Mauvaises relations avec les pompiers

Il est clairement établi que de tout temps les relations entre l'ATMB et le Centre de Secours Principal de Chamonix ont été mauvaises, même si, à l'initiative du Capitaine COMTE, elles commençaient à s'améliorer depuis 1996.

Les différents chefs de corps, MM. COMTE, VANDEBEULQUE, MORIONDO, indiquent tous que leur interlocuteur direct à la société d'exploitation française est Gérard RONCOLI, qui reste sourd à leurs requêtes ou remarques.

C'est ainsi que le lieutenant-colonel LAURENT a déclaré à la Cour le 2 mars 2007: *"M. RONCOLI était un homme incontournable et nos doutes, nos craintes l'agaçaient [...] car il avait une légitimité et une expérience que nous n'avions pas. ... Pour lui, il ne s'est jamais rien passé et il ne se passera jamais rien. On faisait du catastrophisme. On avait cette réputation [...] Oui, M. RONCOLI était informé de nos inquiétudes mais avec ses 30 ans d'expérience, il ne comprenait pas qu'on puisse avoir une telle analyse des risques"*.

Les chefs de corps lui adressent tous les mêmes demandes d'exercices dans le tunnel (MM. COMTE, VANDEBEULQUE, MORIONDO). S'il semble qu'il les ait relayées verbalement, il ne résulte pas des éléments du dossier et des débats qu'il ait véritablement insisté sur la nécessité de tels exercices. Or qui mieux que lui peut, au sein de l'ATMB, comprendre et expliquer l'importance de ceux-ci.

Alors qu'il devrait être le premier à faciliter les contacts et le travail de reconnaissance et de repérage des pompiers sur les lieux, il réagit au contraire comme s'il avait à défendre son entreprise de toute incursion extérieure, pouvant remettre en jeu la compétence de celle-ci, et la sienne (Lieutenant-colonel VANDEBEULQUE : D 3056; Lieutenant-colonel LAURENT : audience du 2 mars 2007).

Dès lors, les pompiers ne disposent pas de plans précis et complets de l'ouvrage et il faudra que le capitaine COMTE s'adresse à la SITMB, pour parvenir à les obtenir.

De même, des visites de repérage précis des installations par les pompiers de Chamonix semblent- elles poser problème, et il faudra attendre 1997 pour que celles-ci commencent à se faire, et toujours par l'intermédiaire d'abord de la société italienne sur la concession de laquelle est tournée une vidéo utilisée ensuite par le capitaine COMTE pour présenter l'ouvrage à ses sapeurs (D157).

Il est donc évident que dans ces conditions, les pompiers ne connaissent pas tous et suffisamment l'ouvrage. Le contraire aurait permis à l'équipage de M. TOSELLO de savoir que le refuge G12 n'est pas pressurisé et que les bouches d'air frais se situent sur le pied droit Italie-France. Le Capitaine COMTE, qui est pourtant celui qui connaît le mieux l'ouvrage au moment des faits, a indiqué qu'il ignorait que tous les refuges n'étaient pas pressurisés.

Une collaboration avec les secours publics aurait également permis de réfléchir sur le contenu des messages d'alerte. Ainsi le 24 mars 1999, le régulateur aurait-il donné des indications précises, non seulement lors de son appel téléphonique à 10 h 58mn 30sec, mais aussi lors de l'échange téléphonique qu'il a eu à 11 h 14mn avec le SDIS 74.

C'est seulement avec le travail de collaboration initié par le Service Départemental d'Incendie et de Secours et la Préfecture, que des réunions ont enfin eu lieu entre les sociétés concessionnaires, et les pompiers de chaque Etat, à compter de 1997.

L'initiative ainsi lancée trop tardivement n'aura pu permettre aux services publics de secours d'avoir une intervention efficace le 24 mars 1999.

Pour engager la responsabilité pénale de Gérard RONCOLI, les fautes ci-dessus établies doivent avoir un lien de causalité avec la catastrophe survenue ce jour-là.

3. Lien de causalité

Il y a lieu ici d'analyser comment les actions ou abstentions du responsable des services techniques et de sécurité ont concouru à la survenance du dommage.

Il convient d'abord de rappeler que le 24 mars 1999 le front de fumées se déplace vers l'entrée française à la vitesse de 3 m/s, soit 180 mètres par minute. Le premier front de fumée blanche est apparu au garage 14 vers 10 h 50. Le second front de fumée noire et toxique fait suite à l'embrasement du PL0 à 10 h 53. Il lui faut un peu moins de deux minutes pour progresser de garage en garage (300 m). La fumée envahit ainsi le tunnel jusqu'à la tête française en 48 minutes, en même temps que se développe une chaleur insoutenable. C'est ainsi que l'expert KRUPPA a reconstitué la progression de celles-ci, d'où il résulte qu'à 11 h 01, la visibilité est encore possible presque jusqu'au G20, et qu'au delà de ce garage la température atteint les 60°.

Il n'est pas inutile non plus de mentionner à nouveau que trois victimes ont été découvertes aux abords du garage 18, dix-sept autres ont été retrouvées entre les garages 19 et 20, et les 19 dernières entre ce garage et le PL0. Par ailleurs, il résulte de l'expertise de M. MEISSAT que, compte tenu de la toxicité des fumées, les usagers n'ont pas pu survivre plus de 20 à 22 minutes.

On peut dès lors envisager les conséquences humaines très limitées, voire peut-être nulles, qu'aurait entraînées la survenance de cet incendie dans un tunnel confié à un directeur des services techniques et de sécurité français compétent.

- Si le régulateur Daniel CLARET-TOURNIER avait été correctement entraîné, il aurait été plus attentif à la surveillance de ses écrans vidéo, aurait constaté la présence de fumée à hauteur du garage 14 vers 10 h 50, confirmée à 10 heures 51 par les premiers dépassements opacimétriques, puis par l'alarme opacité déclenchée à 10 h 52 par le capteur numéro cinq situé au garage 18.

Cette fumée blanche anormale l'aurait conduit à prendre immédiatement le pilotage, pour fermer le tunnel et commander les feux de jalonnement, dès 10 h 52.

Pouvaient être ainsi stoppés à l'entrée française Jean-Michel PERQUIN, Bernard et Martine GUITTET, Erleck STEPHAN, Walter et Nadia PASCAL, Maurillo et Katia BOVARD, Ernesto GASTINI, Josiane MORAUD, Irma et Franco VISCOGLIOSI, Guiseppe VESSELLA, Stéphania MONSELICE, Gianluca MALABARBA, Vladimir MIKEC, Ambroise et Elda GALIMBERTI, René et Bruna LOHYER, chauffeurs et passagers des véhicules VL 15 à VL 24.

Les feux de jalonnement au rouge auraient arrêté les poids-lourds de Messieurs LACAVE et DORO au garage19, ceux de Messieurs CHABAL et MORAN au Garage15, et M. ROIGET, qui est allé jusqu'au garage18, aurait pu les secourir. Les autres véhicules n'auraient pas encore pénétré dans le premier front de fumée, et le PL1 de Guido KOSTONS aurait été stoppé au niveau du garage 7.

- Si l'alerte avait été immédiate, le service de premiers secours serait parti dès 10 h 53. Il a fallu à l'équipe de M. GAUCHEZ environ 10 minutes pour arriver à quelques mètres du Garage 18 dans les conditions de progression qui étaient celles du 24 mars 1999. Partant plus tôt, il aurait donc pu progresser plus vite et plus loin. Il serait ainsi parvenu au moins jusqu'au Garage 20, et aurait pu secourir au fur et à mesure de son avancée Franco et Irma VISCOGLIOSI, Josiane MORAUD, Vladimir MIKEC, Elda et Ambroise GALIMBERTI, René et Bruna LOHYER, Stefania MONSELICE, Gian Luca MALABARBA, Giuseppe VESSELLA, Ernesto GASTINI, Maurillo et Katia BOVARD, Walter et Nadia PASCAL, Erleck STEPHAN, Bernard et Martine GUITTET, Jean-Michel PERQUIN, Luigi FUSCO, Maurice LE BRAS et le motocycliste TINAZZI.

- Si des messages radios avaient été diffusés, informant les usagers de l'obligation de quitter leur véhicules, pour se rendre dans les refuges pressurisés situés le long de la paroi gauche du tunnel dans leur sens d'entrée dans celui-ci, ou vers les bouches d'air frais situées tous les 10 mètres au sol le long de la même paroi, les autres usagers coincés entre le garage 20 et le camion en feu auraient pu se réfugier, ou tenter de se rendre, dans le refuge pressurisé situé dans ce garage, et certains y seraient parvenus (Guido KOSTONS et Patrick LIENARD, chauffeurs des PL1 et PL2 ont parcouru respectivement 210 et 185 mètres avant de s'écrouler entre les VL10 et VL11; Luigi FUSCO a parcouru 235 mètres avant de se réfugier dans le PL15).

- Si une véritable coordination avait eu lieu avec la régulation italienne, celle-ci n'aurait pas continué à insuffler de l'air frais par la gaine numéro 5, mais l'aurait placée en position d'extraction, ce qui aurait ralenti la progression du front de fumées vers l'entrée française, et permis de meilleures conditions d'intervention.

- Si l'alarme déclenchée à 11 heures 07 en provenance du G18 avait été prise au sérieux, le service de premiers secours, et notamment M. GAUCHEZ, aurait pu secourir Franco et Irma VISCOGLIOSI, et Josiane MORAUD.

- Si l'alerte au CODIS était parvenue par la ligne Transveil, le départ du véhicule FPTGP de Chamonix aurait été plus rapide, environ une minute plus tôt .

- Si cette même alerte avait été immédiate, l'équipage serait arrivé sur les lieux au plus tard à 11 h 09 (selon l'expert TROHEL, il faut compter 16 à 17 minutes depuis l'alerte pour que le véhicule d'intervention soit au contact : audience du 26 février 2007), heure à laquelle il aurait bénéficié d'une visibilité possible pratiquement jusqu'au Garage17, où il aurait pu se réfugier en toute sécurité, ce refuge étant pressurisé.

- Si l'alerte aux pompiers de Chamonix avait été précise quant à la nature et l'ampleur du sinistre, le chef d'agrès TOSELLO n'aurait pas manqué de respecter les consignes données par son chef de corps, et vérifier que chaque membre de son équipage, dont lui-même, était équipé d'un appareil respiratoire. De même, des éléments plus complets donnés à 11 h 14 par la régulation au SDIS 74, qui lui en aurait fait part, l'aurait conduit à ne pas entrer directement dans l'ouvrage, comme l'y invitait un salarié de l'ATMB, mais à s'arrêter pour emprunter deux appareils respiratoires supplémentaires.

- Si la brigade de M. TOSELLO avait été accueillie à son arrivée sur la plate-forme française, il lui aurait été remis des radios qui auraient permis de maintenir le contact avec elle et de l'informer immédiatement que le refuge du garage 12, où elle voulait se réfugier, n'était pas pressurisé et du positionnement des bouches d'air frais. M. TOSELLO aurait pu être ainsi épargné.

- Si des exercices in situ et des visites techniques de repérage avaient eu lieu, ce dernier et ses hommes auraient connu ces éléments, et se seraient repliés très vite sur le refuge garage 11.

Ainsi, l'impéritie, le manque de rigueur, les certitudes, l'absence de réflexion de Gérard RONCOLI, telles que caractérisés plus haut, ont bien participé à la commission des faits d'homicides involontaires qui lui sont reprochés.

En conséquence, il y a lieu de confirmer le jugement du tribunal correctionnel de Bonneville le déclarant coupable de ces faits.

Même s'il ne relevait pas des attributions de Gérard RONCOLI de définir la politique de sécurité du tunnel du Mont-Blanc, il lui appartenait en revanche d'assurer la sécurité opérationnelle de celui-ci et de tout mettre en oeuvre pour qu'elle soit optimum. Tel n'a pas été le cas, loin s'en faut.

Même s'il est flagrant et manifeste qu'il n'aurait jamais dû être en charge de telles responsabilités, il est tout aussi patent qu'il n'a rien fait pour tenter de se hisser à la hauteur de celles-ci, s'enfermant dans un entêtement aveugle.

Dès lors, il ne fait pas remonter à sa hiérarchie des informations capitales sur la réalité de la sécurité dans le tunnel, il ne se saisit pas des éléments d'alerte qu'il peut constater pour y porter remède à son niveau, il ne laisse pas s'installer un véritable dialogue avec ses subordonnés ou avec les pompiers, traitant les suggestions ou demandes qui lui sont faites par une totale indifférence, voire un certain mépris.

Or, de part sa position stratégique dans l'exploitation de l'ouvrage, ce comportement a eu des conséquences désastreuses. Etant l'interlocuteur sur le terrain de tous les intervenants, cette attitude a conduit à un cloisonnement quasi-total entre la réalité de terrain et les décideurs, qui n'a fait qu'amplifier les carences ou négligences existant à tous les niveaux de la société ATMB.

Malgré celles-ci, un tout autre comportement de Gérard RONCOLI aurait permis de réaliser sur le terrain des actions préventives et des réactions adaptées qui auraient évité que ne se produise une catastrophe d'une telle ampleur. C'est à ce titre que sa responsabilité personnelle, dans l'ensemble des responsabilités en jeu dans ce désastre, est d'une étendue et d'un poids bien supérieurs aux autres et mérite une sanction à cette hauteur.

Dans ces conditions, la peine prononcée à son encontre par le tribunal correctionnel est tout à fait adaptée et il convient donc de la confirmer.

III - LE CAS DE MICHEL CHARLET

A) Analyse théorique du rôle du maire

Conseiller municipal depuis 1971 et maire de la commune de CHAMONIX depuis 1983, Michel CHARLET a été condamné par le tribunal correctionnel de BONNEVILLE au visa des dispositions des articles 221-6 al 1, 221-8 et 221-10 du code pénal.

Aucun grief ne lui est fait s'agissant de la gestion même du sinistre du 24 mars 1999 et sa responsabilité pénale n'est recherchée que pour l'éventualité d'une négligence dans l'exercice de ses pouvoirs de police, négligence qui doit s'apprécier dans le cadre des dispositions des articles 121-3 du Code Pénal (modifié par la loi du 10 juillet 2000 immédiatement applicable aux procédures en cours) et L 2123-34 du CGCT.

A l'audience Michel CHARLET a exposé avoir fait appel car, selon lui, il a été condamné pour la seule raison qu'il n'avait pas provoqué d'exercices de sécurité ou alerté le préfet sur la possibilité d'en faire, qu'il a l'intime conviction que le maire de CHAMONIX n'était pas compétent dans ce tunnel et que, dans son esprit le maire, n'avait pas de pouvoir de police sous le tunnel, ce pouvoir appartenant à la préfecture.

Pour apprécier la pertinence de ces moyens, il convient de rechercher d'une part quels étaient les pouvoirs de police du maire de CHAMONIX sur le tunnel du Mont-Blanc et d'autre part si Michel CHARLET a accompli les diligences normales qui lui incombaient en sa qualité de maire compte tenu de ses compétences, du pouvoir et des moyens dont il disposait ainsi que des difficultés propres aux missions que la loi lui confie.

1) Les pouvoirs de police générale du maire

En sa qualité de maire, Michel CHARLET est chargé de la police municipale conformément aux dispositions de l'article L 2212-1 du CGCT aux termes duquel

"Le maire est chargé, sous le contrôle administratif du représentant de l'Etat dans le département, de la police municipale, de la police rurale et de l'exécution des actes de l'Etat qui y sont relatifs."

Ces pouvoirs de police sont précisés à l'article L 2212-2 du CGCT

"la police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques"

l'alinéa 5 de cet article précisant que la police municipale comprend notamment

"le soin de prévenir par des précautions convenables et de faire cesser, par la distribution des secours nécessaires, les accidents et les fléaux calamiteux ainsi que les pollutions de toute nature, tels que les incendies, les inondations, les ruptures de digues (...), de pouvoir d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours et s'il y a lieu de provoquer l'intervention de l'administration supérieure."

C'est donc à juste titre que le tribunal correctionnel a retenu qu'en matière d'incendie sur sa commune, le maire avait trois obligations générales :

- un devoir de prévention c'est à dire prendre les mesures pour éviter qu'un incendie ne survienne,
- un devoir d'intervention pour faire cesser l'incendie,
- un devoir de provoquer l'intervention de l'autorité supérieure, en distinguant sur ce dernier point l'intervention en cas de sinistre et l'intervention à titre préventif.

Les pouvoirs généraux de police du maire en matière d'incendie doivent au surplus être analysés au vu des dispositions :

- du décret du 6 mai 1988 relatif à l'organisation générale des services d'incendie et de secours,
- de la loi du 3 mai 1996 relative aux services d'incendie et de secours.

Il est établi notamment par le rapport TROHEL (D 4122) et admis par Michel CHARLET que les dispositions de la loi du 3 mai 1996 portant transfert de gestion des services d'incendie et de secours au SDIS bien qu'en vigueur à la date des faits, n'étaient pas applicables à la commune de CHAMONIX, le service d'incendie et de secours restant de ce fait régi par le décret du 6 mai 1988.

S'agissant de ce texte, les dispositions de l'article 4 in fine aux termes desquelles le SDIS "procède en outre à l'étude des mesures de prévention, de protection et d'organisation des secours" et celles de l'article 9 al 3 selon lesquelles "le directeur départemental des services d'incendie et de secours assure dans les conditions prévues au chapitre III, la mise en oeuvre opérationnelle et le contrôle des services d'incendie et de secours existant dans le département" ne permettent pas d'établir comme le soutient Michel CHARLET, que les mesures relatives à l'organisation éventuelle d'exercices de sécurité dans le tunnel ne relèveraient plus de la compétence du maire, mais uniquement de celle du SDIS.

En effet les services du SDIS restent sous l'autorité notamment des maires ainsi qu'il résulte des dispositions des articles 1 al 3 de ce décret "pour l'exercice de leurs missions et leur organisation générale, les services d'incendie et de secours relèvent du ministre chargé de la sécurité civile, du préfet et du maire selon les dispositions du code des communes" (actuel code général des collectivités publiques) et 34 al 1 "le DDSIS exerce sous l'autorité du préfet ou du maire les missions dont il est chargé par chacun d'eux dans le cadre de leurs pouvoirs respectifs de police".

Le décret du 6 mai 1988 n'a ainsi pas eu pour effet de faire perdre au maire de CHAMONIX une partie de ses pouvoirs de police générale en matière de lutte contre les incendies.

2) les pouvoirs de police du maire sur le tunnel du Mont-Blanc

Le tunnel du Mont-Blanc bénéficie d'un statut particulier résultant de son caractère bi-national et de ses modalités d'exploitation.

Son régime juridique et administratif a été fixé par la convention internationale du 14 mars 1953, le décret du 14 mars 1957, le décret du 20 février 1960 portant publication de la convention du 14 mars 1953, l'acte de concession de 1959 et le cahier des charges qui y est annexé.

L'ensemble de ces textes comporte des dispositions en matière de police et de sécurité exorbitantes du droit commun.

L'article 8 de la convention de 1953 prévoit que "l'exploitation du tunnel sera faite aux risques et périls des concessionnaires" (modalité reprise à l'article 7 de l'acte de concession) avant de préciser que "le contrôle de l'exploitation de l'ouvrage, de son entretien et de sa conservation sera confié à une commission mixte franco-italienne".

La responsabilité de la police de la circulation a été confiée à la société d'exploitation par l'article 13 de la convention de 1953 "la société d'exploitation sera responsable de la police de la circulation dans le tunnel" et par l'article 14 du cahier des charges prévoyant que "le concessionnaire aura la charge entière de la police de la circulation". Il convient de préciser, s'agissant de la concession française que la police de la route était restée de la compétence exclusive de l'Etat et, était, à la date du sinistre, exercée par la Police de l'Air et des Frontières.

En ce qui concerne le risque incendie, l'article 16 du cahier des charges imposait au concessionnaire l'obligation d'établir et soumettre à l'approbation les dispositifs qu'il prévoyait pour limiter autant que possible les dangers résultant de l'incendie d'un véhicule dans le tunnel.

Il n'est pas contestable que ces textes, qui ont fait l'objet d'une procédure de ratification entre les gouvernements français et italien et qui ont en application des dispositions de l'article 55 de la Constitution une autorité supérieure à celles des

lois, ont privé le maire de CHAMONIX tant de la police de la circulation, que des moyens de prévention du risque incendie à l'intérieur de l'ouvrage, lesdits pouvoirs ayant été conservés par l'Etat ou transférés aux sociétés concessionnaires.

Toutefois le fait que le maire de CHAMONIX ne dispose plus d'aucun pouvoir de police à l'intérieur du tunnel du Mont-blanc, notamment au titre de la prévention du risque incendie, n'a pas pour conséquence de le priver de son pouvoir de police résultant de l'article L 2212-2-5° du CGCT relatif à l'intervention de ses services d'incendie pour faire cesser le sinistre.

Il est en effet constant que les sapeurs-pompiers du centre de secours de CHAMONIX étaient tenus d'intervenir sur appel du personnel de l'ATMB en cas d'incendie ou d'accident survenant à l'intérieur du tunnel ou sur la voie d'accès.

Une ligne téléphonique "transveil" reliant directement la salle de régulation du tunnel au CSP de CHAMONIX avait été installée et elle permettait d'alerter directement et sans perte de temps le service de secours et d'incendie sans avoir à appeler comme les autres usagers le 18. Les pompiers avaient déjà été appelés à plusieurs reprises et ils étaient notamment déjà intervenus sur appel du régulateur français lors de l'incendie d'un camion dans le tunnel le 11 janvier 1990, incendie survenu dans des circonstances similaires à celui à l'origine de la catastrophe du 24 mars 1999.

Si Michel CHARLET admet avoir pour obligation de tenir à disposition des sapeurs-pompiers des moyens d'intervention, son obligation ne peut être limitée, comme il le soutient, à la seule fourniture de moyens matériels permettant une intervention en cas d'incendie.

En effet cette obligation d'intervention entraîne pour le maire le devoir de prendre les mesures nécessaires (ou de les solliciter) pour mettre ses sapeurs-pompiers en mesure d'intervenir de manière efficace lors des incendies susceptibles de survenir dans le tunnel.

Comme l'a résumé justement le lieutenant colonel VANDEBEULQUE devant la Cour *"le maire a le devoir de s'assurer de l'efficacité des sapeurs pompiers dont il a la responsabilité"*.

B) Analyse du rôle de Michel CHARLET

Aux termes des dispositions de l'article 121-3 al 3 du Code Pénal auquel renvoi l'article 221-6 du même code la faute de négligence ne peut être retenue que s'il est établi que "l'auteur des faits 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 ou des moyens dont il disposait".

La responsabilité du maire de la commune de CHAMONIX ne peut être retenue pour des faits non intentionnels commis dans l'exercice de ses fonctions que s'il est

établi qu'il n'a pas commis les diligences nécessaires compte tenu de ses compétences, du pouvoir et de moyens dont il disposait ainsi que des difficultés propres aux missions que la loi lui confie (art L 2123-34 CGCT).

1) Connaissance de l'étendue de son pouvoir

Dans un rapport du 31 mars 1972 présenté au conseil municipal de CHAMONIX (D 3065) auquel assistait Michel CHARLET, M. RAVANEL conseiller d'état et conseiller municipal, suite à une demande formulée par le conseil municipal s'interrogeant sur la responsabilité du maire et donc de la commune en cas de survenance d'un incendie dans le tunnel du Mont-Blanc, a résumé les principes juridiques applicables en la matière compte tenu des caractéristiques particulières de l'ouvrage.

Après avoir fait en premier lieu un état des pouvoirs du maire en matière de prévention des incendies dans le tunnel et avoir conclu qu'en cas de survenance d'un incendie, la responsabilité de la commune de Chamonix ne pourrait être engagée sur le fondement de la faute qu'aurait commise le maire en organisant d'une façon insuffisante la prévention des incendies dans le tunnel, ce rapport examine en second lieu le problème du rôle éventuel de la commune en cas de survenance d'un incendie, qu'il ne s'agit plus de prévenir mais de faire cesser par des mesures appropriées et notamment dans l'hypothèse où le premier secours organisé par le concessionnaire se révélerait insuffisant.

Le rapport RAVANEL rappelle sur ce point que le service municipal de lutte contre l'incendie doit se rendre sur les lieux d'urgence comme pour tout autre sinistre et il préconise un certain nombre de mesures pour "rendre aussi efficace que possible l'action éventuelle du service municipal" dont notamment :

- une reconnaissance de l'implantation précise des bouches à incendie à l'intérieur du tunnel pour éviter toute perte de temps,
- l'installation d'une ligne d'alarme directe entre le tunnel et le service municipal des pompiers,
- des exercices périodiques de lutte contre l'incendie.

Cette étude, quand bien même les données juridiques qui existaient à sa date de rédaction auraient été modifiées ultérieurement, comportait une information précise du rôle et des pouvoirs du maire s'agissant de l'organisation de la lutte contre un incendie susceptible de survenir dans le tunnel du Mont-Blanc.

L'argumentation de Michel CHARLET aux termes de laquelle à l'époque du rapport RAVANEL, il n'était que simple conseiller municipal et non maire, est dénuée de pertinence, ce rapport ayant été établi à destination du maire et du conseil municipal et non à destination d'une personne physique précise (à savoir M. HERZOG, maire alors en exercice).

Michel CHARLET ne pouvait donc ignorer les termes de ce rapport et, en sa qualité de maire de la commune de CHAMONIX, il était parfaitement informé de l'étendue

de ses rôles et pouvoirs, même s'il reconnaît lors d'une de ses auditions (D3066) que le rapport RAVANEL et ses préconisations étaient tombés en désuétude.

2) La connaissance de la réalité des risques

Le risque de survenance d'un incendie dans le tunnel du Mont-Blanc était parfaitement connu par l'ensemble des intervenants en général et par le maire en particulier, ce risque s'étant réalisé à plusieurs reprises depuis l'ouverture du tunnel.

Informé de l'existence de ce risque, il entrainait dans les pouvoirs du maire de CHAMONIX d'organiser et de préparer l'intervention de ses pompiers afin de les mettre en mesure d'intervenir dans le tunnel du Mont-Blanc eu égard :

- aux caractéristiques de cet ouvrage résultant de sa longueur, de son étroitesse, de l'absence de galerie d'évacuation,
- aux modalités d'intervention imposées par le caractère confiné de l'ouvrage générant un développement des fumées et une chaleur importante.

Cette nécessité de préparer les pompiers du Centre de Secours de CHAMONIX doit être examinée tant d'un point de vue strictement matériel (fourniture de moyens) que sur un plan opérationnel (organisation d'exercices adaptés).

Il est établi que la commune et son maire ont toujours répondu positivement aux demandes des différents chefs de corps du CSP de CHAMONIX concernant leurs moyens en hommes et en matériel. Le rapport TROHEL relève que le CSP de CHAMONIX est le plus petit, mais qu'il est le moins sollicité de Haute-Savoie et que, comparativement selon le critère du nombre d'interventions, le centre est plutôt bien doté.

Les différents chefs de corps du CSP de CHAMONIX attestent unanimement que la commune a toujours répondu de manière favorable à leurs sollicitations en matière de matériel et qu'il n'y a pas eu de problèmes de financement. Le Colonel VANDEBEULQUE chef de corps de 1986 à 1992 (D 3056) a notamment précisé à titre d'exemple qu'au niveau du CSP ils étaient passés d'un budget de 150.000 FF à 900.000 FF et qu'il avait été soutenu par la municipalité pour la réorganisation des services de secours. Il est également justifié que le maire de CHAMONIX a appuyé la constitution du dossier INTERREG relatif au déplacement et à la construction d'une nouvelle caserne de sapeurs-pompiers.

Aucune faute, aucun manquement ne peuvent donc être retenus à ce titre à l'encontre de Michel CHARLET.

S'agissant de la nécessité d'organiser des exercices adaptés, les auditions des sapeurs-pompiers de la commune entendus dans le cadre de la procédure (D 3056, D3057) établissent que ceux-ci (à l'exception des employés de l'ATMB également sapeurs-pompiers volontaires au CSP) n'avaient qu'une connaissance limitée de l'ouvrage et de ses installations.

D'autres, comme M. PREMAT (D28) qui faisait partie de l'équipage de l'adjudant chef TOSELLO et qui est intervenu dans le tunnel lors du sinistre du 24 mars 1999, ne connaissaient pas cet ouvrage.

Il est d'ailleurs symptomatique de constater que lors de l'incendie du 24 mars 1999, le capitaine COMTE, chef de corps qui connaissait manifestement le mieux le tunnel et ses installations pour l'avoir visité, y avoir tourné un film en vue d'assurer la formation des hommes placés sous son commandement et être en possession de différents plans obtenus soit par l'intermédiaire des responsables de la SITMB, soit par la mise en œuvre du plan de secours départemental, ignorait que l'ensemble des refuges ou locaux techniques situés à l'intérieur du tunnel n'étaient pas tous pressurisés, ce qu'il a confirmé à l'audience.

Il n'est donc pas contestable que la réalisation d'exercices dans le tunnel par les sapeurs-pompiers de CHAMONIX aurait permis à ceux-ci d'en connaître au minimum les équipements et il relevait des pouvoirs de Michel CHARLET tenu d'un devoir d'intervention en matière d'incendie de solliciter la réalisation d'exercices ou de s'assurer, a minima, des conditions d'intervention de ses pompiers dans cet ouvrage.

Toutefois, contrairement à ce qu'avait considéré M. RAVANEL, eu égard au caractère international de l'ouvrage dont une partie est située hors de la commune de CHAMONIX et hors du territoire national et aux modalités d'exploitation du tunnel, le maire de CHAMONIX n'avait aucun pouvoir pour exiger ni la réalisation d'exercices de grande envergure entraînant nécessairement la fermeture de l'ouvrage à la circulation publique, ni la réalisation d'exercices communs avec les pompiers des sociétés concessionnaires (ATMB ou SITMB) et/ou avec ceux des services publics italiens.

Cependant, il restait dans ses pouvoirs de police générale, de solliciter l'instauration d'exercices plus limités s'effectuant sur la seule partie de la concession française, n'entraînant pas la fermeture du tunnel.

Michel CHARLET, qui en avait le pouvoir, a, en ne sollicitant pas la réalisation de tels exercices limités, commis une faute de négligence.

Pour que cette faute soit susceptible de retenir Michel CHARLET dans les liens de la prévention, elle doit :

- présenter un lien de causalité avec le dommage survenu en l'espèce le décès des 39 victimes,
- être "caractérisée" au sens de l'article 121-3 du Code Pénal c'est à dire résulter d'une accumulation de négligence ou d'imprudence.

Il résulte de la déposition de l'expert SCHMAUCH que, compte tenu de l'environnement toxique causé par le dégagement des fumées, lorsque les pompiers sont entrés dans le tunnel il était déjà trop tard et les usagers étaient inconscients, à minima.

M. MEISSAT, expert, arrive à la même conclusion. Lors de son audition devant la Cour, il a précisé que l'effet mortel était dû à la charge accumulée en monoxyde de carbone, que la phase de coma et d'endormissement apparaît à 20 mn d'exposition et la dose létale à 22 mn, ce qui permet d'évaluer les premiers décès vers 11 heures 13-11 heures 15.

Ainsi, l'absence de connaissance par les sapeurs-pompiers de CHAMONIX des installations du tunnel ne présente aucun lien de causalité avec les décès des 37 usagers et du motocycliste de la SITMB puisque, à leur arrivée à l'entrée du tunnel vers 11 heures 10/11 heures 11, les victimes étaient déjà dans une phase de coma et que, compte tenu de la chaleur et de la présence de fumées opaques et toxiques, ils n'ont pas pu progresser au-delà du local technique 12 où ils sont restés bloqués à partir de 11 heures 20.

S'agissant du décès de l'adjudant-chef TOSELLO qui, bloqué par la fumée s'est réfugié avec ses collègues dans le local technique 12 non pressurisé, il est manifeste comme l'a exposé M. TROHEL, expert, que si les pompiers avaient eu une meilleure connaissance du tunnel et de ses équipements "ils auraient réagi autrement et auraient réfugié tout de suite TOSELLO au refuge 11" (refuge pressurisé).

L'absence de tout exercice des sapeurs-pompiers, qui est à l'origine de leur méconnaissance des équipements du tunnel et notamment de la distinction entre les refuges pressurisés et ceux simplement ventilés, est en relation avec le décès de M. TOSELLO, les sapeurs-pompiers s'étant réfugiés dans le premier refuge utile simplement ventilé au lieu de chercher à se réfugier dans un local pressurisé.

Toutefois la faute commise par Michel CHARLET, bien que présentant un lien de causalité avec le décès de M. TOSELLO ne peut être considérée comme étant "caractérisée".

Sur ce point, l'appréciation du tribunal correctionnel selon laquelle Michel CHARLET "s'est désintéressé du sort des usagers du tunnel et n'a pas pris la mesure des inquiétudes permanentes des pompiers de sa commune" et qui, pour caractériser sa faute au sens de l'article 121-3 du Code Pénal, retient "la constance d'une attitude d'indifférence pour les questions posées par l'intervention des services d'incendie et de secours dans le tunnel du Mont-blanc" ne sera pas retenue.

En effet les différentes auditions des chefs de corps du CSP de CHAMONIX ne permettent pas d'établir que ceux-ci ont attiré l'attention du maire sur la nécessité de mettre en place des exercices spécifiques. Même s'ils se sont régulièrement entretenus avec le maire de CHAMONIX de difficultés d'intervention dans le tunnel et des dangers que cet ouvrage présentait, il n'est pas justifié qu'ils lui aient fait part précisément de la nécessité de procéder à de tels exercices, de leur impossibilité d'en obtenir la réalisation auprès des responsables du tunnel et qu'ils aient sollicité une intervention de sa part en ce sens.

Les déclarations notamment du capitaine COMTE (D296) *"Tout comme moi, mes prédécesseurs ont depuis de nombreuses années attiré l'attention sur ce danger majeur que représentait un incendie dans le tunnel. De nombreux rapports ont été transmis aux autorités concernées et certains ont été transmis pour information à la direction du tunnel"* sont générales et ne font référence à aucune réclamation particulière formulée auprès du maire.

Il n'est pas justifié que les différents chefs de corps aient établi à l'attention du maire de CHAMONIX de tels rapports qui l'auraient nécessairement alerté ou que les rapports établis à l'égard d'autres autorités lui aient été transmis.

Les déclarations de M. VANDEBEULQUE (D 3056) affirmant *"avoir attiré l'attention du maire sur ces différents points"* ne permettent pas de retenir, comme l'a fait le tribunal, que le maire avait été informé de la nécessité d'organiser des exercices spécifiques, fussent-ils limités, et ce quand bien même M. VANDEBEULQUE lui aurait fait part en termes généraux des problèmes relatifs à la méconnaissance du tunnel par ses pompiers et à ses demandes d'exercices formées auprès de la direction du tunnel. De même le fait que M. COMTE ait *"fait part au maire de ses inquiétudes"*, ainsi qu'il l'a déclaré à l'audience, ne permet pas d'en déduire que le maire a été précisément alerté sur la nécessité d'organiser des exercices.

Au contraire, il résulte des auditions de M. MORIONDO (D 2504), de M. COMTE (D 296) que les chefs de corps n'ont sollicité l'organisation de manœuvres à l'intérieur du tunnel qu'auprès de la direction de l'ATMB et de Gérard RONCOLI et qu'ils se sont heurtés chaque fois à des refus ou à une absence de réponse.

Ces déclarations sont confirmées par les auditions faites à l'audience le 2 mars 2007 par le commandant COMTE, le lieutenant colonel VANDEBEULQUE et le colonel LAURENT et qui sont concordantes.

Tous ont déclaré qu'à aucun moment, ils n'avaient sollicité auprès du maire l'instauration d'exercices en pensant que celui-ci n'était pas compétent en ce qui concernait la sécurité du tunnel, sécurité qui relevait selon eux de la compétence du préfet, M. LAURENT précisant que *"s'ils avaient su que la catastrophe était imminente, ils auraient demandé à M. CHARLET d'appuyer leur demande en tant qu'autorité"*.

Le Colonel LAURENT exposait lors de son audition devant la Cour que *"dans le tunnel du Mont-Blanc son autorité légitime était l'autorité préfectorale en la personne de M. GAIME"*, M. VANDEBEULQUE précisant que pour lui *"le maire n'avait pas compétence dans le tunnel"* et qu'il n'aurait *"jamais demandé au maire de prendre d'assaut la forteresse du tunnel"*. Quant à M. COMTE il déclarait que pour lui *"le problème international du tunnel devait être traité au niveau du Département, du Préfet, de la Protection Civile"*.

Cette croyance, certes erronée, mais unanimement admise, selon laquelle le maire n'avait aucune compétence s'agissant du tunnel en général, s'est traduite par le fait

que la mairie de CHAMONIX a toujours été laissée à l'écart des discussions concernant la sécurité du tunnel du Mont-Blanc.

Il convient à titre d'exemples de relever que l'exercice du 25 mars 1973 a été effectué sur l'initiative du préfet de la Haute-Savoie et que le plan de secours spécialisé pour le tunnel institué par l'arrêté préfectoral du 1^{er} juillet 1994, l'a été sans consultation du maire, sans que celui-ci, malgré la subsistance de son pouvoir de police en matière de prévention des incendies, ne figure au nombre des autorités chargées de son application, la mairie de CHAMONIX en étant seulement destinataire "pour information".

Ainsi, quand bien même une faute d'ignorance peut être retenue à l'encontre de Michel CHARLET, en ce sens que, alors qu'il en avait le pouvoir il n'a pas sollicité l'instauration d'exercices même limités permettant d'assurer l'intervention de ses pompiers dans le tunnel, cette faute n'est pas caractérisée.

Il n'est en effet pas démontré que Michel CHARLET avait conscience des difficultés d'intervention de ses pompiers à l'intérieur de l'ouvrage en l'absence d'information précise donnée sur ce point et/ou de demandes formulées directement auprès de lui, de même qu'il n'est pas établi que Michel CHARLET a eu une attitude d'indifférence constante pour les questions posées par l'intervention des services d'incendie et de secours dans le tunnel alors qu'est justifié qu'il a toujours répondu favorablement aux demandes formées par les chefs de corps au titre du matériel ou dans l'appui apporté lors de la constitution du dossier INTERREG.

En l'absence de faute caractérisée il convient de relaxer Michel CHARLET du chef des poursuites.

IV - SUR L'ACTION CIVILE

Il convient à titre liminaire de rappeler que la Cour, lors de l'audience du 19 février 2007, a disjoint de l'examen des appels formés sur les dispositions pénales du jugement, les appels interjetés sur les dispositions civiles de cette décision en ce qu'ils concernent les parties autres que Gérard RONCOLI et Michel CHARLET.

L'examen de la recevabilité des appels et des demandes formulées par les différents appelants au plan civil a été renvoyé à l'audience du 24 octobre 2007 à 14 heures.

Cette disjonction ne s'oppose pas à ce que la Cour constate les désistements d'appel formulés à l'audience ou par conclusions par les différentes parties, la Cour restant saisie des demandes présentées à l'encontre de Gérard RONCOLI et de Michel CHARLET.

A - L'étendue des appels

Il convient de donner acte à Gérard RONCOLI de ce qu'il renonce à son exception d'incompétence s'agissant des demandes formées à son encontre au titre de

l'action civile. La décision du tribunal correctionnel qui avait rejeté l'exception d'incompétence soulevée sera confirmée, Gérard RONCOLI salarié de l'ATMB, personne morale de droit privé, n'ayant pas le statut d'agent public.

Le 5 août 2005 GERLING KONZERN direction France et les Mutuelles du Mans Assurances ont interjeté appel principal de la décision correctionnelle à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SGTMB, SITMB, ATMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy, VOLVO, CHARLET Michel, LECOMTE Chantal, GAIME Jean-Claude, SALZMANN Charles.

Par lettre, elles ont précisé n'avoir pas entendu interjeter appel à l'encontre de Mme LECOMTE, M. SALZMANN et M. GAIME, et que leur appel porte uniquement sur l'application de l'article 475-1 du CPP et la décision relative à l'absence de faute civile de la part de la société VOLVO.

A l'audience elles ont exposé que leur appel ne concernait que VOLVO, la société FORTIS et M. DEGRAVE.

La SA FORTIS CORPORATE INSURANCE, société de droit néerlandais, assureur du poids-lourd conduit par M. DEGRAVE a interjeté appel de la décision correctionnelle à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SGTMB, SITMB, ATMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy, VOLVO, CHARLET Michel, LECOMTE Chantal, GAIME Jean-Claude, SALZMANN Charles.

Aux termes de ses conclusions, elle a demandé qu'il lui soit donné acte de son désistement d'appel à l'encontre de :

- M. DEGRAVE,
- des ayants droits de M. TOSELLO,
- de la caisse des Dépôts et Consignations prise en qualité de tiers-payeur de la pension de retraite servie à la veuve de M. TOSELLO,
- les ayants droits de M. TINAZZI,
- l'INAIL en tant qu'organisme social au titre des prestations servies aux ayants droits de M. TINAZZI,
- de l'association Fédération Nationale des Sapeurs-Pompiers de France
- la société ASSICURAZIONI GENERALI S.P.A direction générale,
- la société ASSICURAZIONI GENERALI agent d'assurance,
- la société NBA INSURANCE BROKERS S.R.L.
- la société NIKOLS S.R.L.
- la société AON NIKOLS S.R.L.
- la société AON SPA
- la société INA ASSITALIA Agence Générale
- Messieurs CHARLET, TROPIANO, LYVEROULAZ, MEYSEILLER, GAIME, SALZMANN et de Mme LECOMTE,
- l'Union Régionale Force Ouvrière Rhone-Alpes,
- l'Union Départementale Force Ouvrière de Haute-Savoie,

- l'Union Fédérale des Consommateurs QUE CHOISIR
- la Fédération Force Ouvrière des Transports,
- la Fédération Générale des Transports CFDT,
- la Fédération INTERCO CFDT,
- le Bureau Central Français,
- la CPAM de Haute-Savoie en sa qualité de tiers payeur au titre des prestations servies à Messieurs DEVOUASSOUX, NICOUD, MEYER, VALADE, STEINKAMP, GUYON et GAUCHEZ,
- la société GROSHANDELS-UND-LAGEREI-BERUFSGENOSSENSCHAFT.

Elle a sollicité conjointement avec les co-prévenus appelants sur intérêts civils, la disjonction des appels portant sur l'action publique de ceux, tant principaux qu'incidents, portant sur l'action civile. Elle a exposé que des discussions étaient en cours entre les parties et que la conclusion d'un éventuel accord serait de nature à aboutir à des désistements réciproques et unanimes des appels interjetés sur les dispositions civiles de la décision contestée.

A titre subsidiaire la SA FORTIS a conclu notamment à l'irrecevabilité de certains appels interjetés par des parties qui ne s'étaient pas constituées partie civile en première instance, ou qui n'avaient pas formé de demandes, ou de parties civiles qui ont été indemnisées à titre transactionnel et qui ont été remplies de leurs droits. Elle a également sollicité l'infirmité de la décision en ce qu'elle a prononcé des condamnations sur intérêts civils à l'encontre de M. DEGRAVE.

L'ISTITUTO NAZIONALE PER L'ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI SUL LAVORO (INAIL) qui a interjeté appel principal le 5 août 2005 de la décision contre DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SGTMB, SITMB, ATMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy, VOLVO, CHARLET Michel, LECOMTE Chantal, GAIME Jean-Claude, SALZMANN Charles a précisé que son appel ne concernait pas Mme LECOMTE et Messieurs SALZMAN et GAIME.

Par déclaration du greffe du 8 août 2005 les parties civiles ci-dessous dénommées

Mme BOBELA Myriam épouse KOSTONS
 Melle KOSTONS Manon
 Mme LARDENOIJE Maria veuve KOSTONS
 M. KOSTONS Johannes
 Mme KOSTONS Lizette épouse GOZE
 Mme KOSTONS Riny épouse MERCKELBEGH
 Mme VAN DEN WYNCKEL Patricia veuve LIENARD
 M. VAN PRIKKELBERGHE Jeffrey représenté par Mme VAN DEN WYNCKEL Patricia
 M. LIENARD Jean-Paul
 Mme LIENARD Evelyne
 M. FUSCO Carmine
 Mme ZACCARI Carmela épouse FUSCO
 Melle FUSCO Tiziana

Mme DI TOCCO Nunziata veuve FUSCO
M. FUSCO Vito
M. FUSCO Dario, Enzo
Mme DI TOCCO Liberta
M. ZACCARI Angelo
Mme GORSAK Albina épouse MANDEL'J
M. MANDEL'J Branco
M. MANDEL'J Dejan
Mme VERDIER Katia épouse LADUNE
M. VERDIER Gilles
Mme BOURGEOIS Patricia épouse VERDIER
Melle FLORENTIN Corinne
Mme BOURGEOIS Suzanne
M. VERDIER Renaud représenté par Mme FLORENTIN Corinne
M. LADUNE Sébastien
M. LADUNE Aurélien représenté par Mme VERDIER épouse LADUNE Katia
M. DELALOY Jean-Pierre
M. PRISTAS Georges
M. CAIRNS Ian
Mme GRUNDILL Margaret épouse CAIRNS
M. CAIRNS Mark, Ian
Mme CAIRNS Barbara, Jean
Mme VAN GINK Gerda
Melle VAN GINK Mélanie, représentée par Mme Gerda VAN GINK
Mme THOMPSON Louisa épouse GRUNDILL
M. GRUNDILL Harold
Mme ANGUS Evelyn épouse CAIRNS
Melle LABEE Jennifer représentée par Mme CAIRNS Barbara
Mme MARGUERRETAZ Myriam épouse MANNO
Mme JEANTET Anita veuve MANNO
M. D'AMELIO Pasquale
Mme DELLA MORTE Maria Carmina épouse D'AMELIO
Mme D'AMELIO Patricia épouse TEJERINA
Mme D'AMELIO Silvana épouse ARMONIA
M. ARMONIA Gianluca,
M. ARMONIA Stéfano, représenté par M. et Mme ARMONIA Gianluca
M. TEJERINA Frédéric
Mme PAULIS Christa épouse HOCK
M. HOCK Paul
Melle HOCK Annabelle
Mme PAULIS Thérèse épouse SCHWALL
M. SCHWALL Welfried
Mme PAULIS Kathy épouse SCHWALL
M. SCHWALL Herbert
M. PAULIS Aloys
Mme PFLIPS Margarethe épouse PAULIS
M. PAULIS Norbert
Mme RAMSCHEID Klara épouse PAULIS

M. PAULIS Ernst
Mme GANGOLF Waltraud épouse PAULIS
M. PAULIS Marcel
Mme POST Renate épouse PAULIS
Mme PAULIS Léonie
M. PAULIS Walter
Mme JUSTEN Nicole épouse PAULIS
Mme HOCK Hilde épouse HANSEN
M. HANSEN Johann
Melle LE NOAN-LABAYE Josette
Mesdames GUYOT Françoise veuve GARIN-NONON, GARIN-NONON Christine épouse MARTINEZ et GARIN-NONON Catherine prises en leur nom personnel et es-qualité d'héritières de M. Félicien GARIN-NONON décédé
Messieurs MARTINEZ Jérôme et MARTINEZ Rémi représenté par Mme GARIN-NONON ép. MARTINEZ Christine
M. DENIS André Marie Serge
Mme DENIS Marie-Ange épouse CHANTELOT
M. DENIS Pierre André Edouard
M. SEGUI Gilbert
Mme BOTELLA Yvette Madeleine épouse SEGUI,
Mme SEGUI Lise épouse PATUREAU
M. PATUREAU Frédéric
M. DENIS Pierre Etienne
Mme GRUNBERG Marie-Noëlle épouse DENIS
M. CHANTELOT Xavier
M. DENIS Pierre Laurent
Mme DENIS Marie-Isabelle épouse LANGHADE
M. NANIN-MILLAIS Jean-Pierre
Mme NANIN Cécile épouse GAILLOT,
Mme NANIN Anne-Marie épouse CANDEILLER
Mme NANIN Jacqueline
M. DENIS Quentin
M. CHANTELOT Clément
Melle CHANTELOT Adélaïde et M. CHANTELOT Raphaël représentés par Mme DENIS Marie-Ange épouse CHANTELOT,
Melle DENIS Albane et M. DENIS Stéphane représentés par M. et Mme DENIS Pierre-Etienne,
M. DENIS Jean-Marie
M. DENIS Yves
M. LANGHADE Alexandre
Mme DRUOST Marguerite épouse DENIS
Mme DEROY Renée épouse DENIS
Melle DENIS Capucine, représentée par M. et Mme DENIS Pierre André
Melle DENIS Léa, représentée par M. et Mme DENIS Pierre Laurent
Melle PATUREAU Marion, représentée par Mme SEGUI Lise épouse PATUREAU
Mme LE BRAS Gaëlle épouse LIBERAL
Melle LE BRAS Nelly Marie Germaine

Mme PIOT Monique épouse LE BRAS
Melle LE BRAS Emmanuelle
M. LE BRAS Jean-Marie
M. LE BRAS Roger
M. LE BRAS Franck
M. LEMAIRE François
Mme MANNEAU Gisèle épouse LEMAIRE
M. LEMAIRE Hervé
Melle LEMAIRE Christine
Melle LEMAIRE Agnès
M. LEMAIRE Henri
M. PERQUIN Jean-Louis
Mme MARTIN Jeanine épouse PERQUIN
M. LEMAIRE Jacky
Mme PERQUIN Françoise épouse COUDERT
M. COUDERT Jean-Claude
Melle COUDERT Astrid, représentée par M. et Mme Jean-Claude COUDERT
Melle COUDERT Marlène
Mme LEMAIRE Marie-Annie épouse DANY
M. DANY Guy
Mme DANY Sandrine épouse DIDIER
Mme DANY Aurore épouse ZANATTA
Melle DANY Christelle
Mme GUITTET Paulette épouse BALLY
M. BALLY Jean
Mme STEPHAN Ortrun
Mme STEPHAN Antje
Melle STEPHAN Sandy
M. BARNERT Harri Herbert
Mme SCHELLENBERG BARNERT Helga Andrea
M. BARNERT Harri
Mme BARNERT Sonja Liselotte
M. BARNERT Ralf Herbert
Mme BARNERT Ursula Hildegard Boulahmi
Melle STEPHAN Isabell, représentée par Mme STEPHAN Antje
M. PASCAL Guiseppe
Mme PASCAL Anna épouse PARAYSON
M. BOVARD Felicino
Mme BOVARD Lorina épouse PESSION
Mme BOVARD Gilda épouse MARCOZ
Mme BOVARD Bruna Veuve TERCINOD
M. MARCOZ Ettore
Melle TONEGUTTI Anna Maria
Mme VISCOGLIOSI Emma épouse QUAGLIERI
Mme VISCOGLIOSI Iole épouse IOMMI
Mme VISCOGLIOSI Rosa Veuve SPERDUTI
Mme VISCOGLIOSI Pierina épouse D'ORAZIO
M. VISCOGLIOSI Quirino

M. VISCOGLIOSI Fabien
M. QUAGLIERI Otello
M. IOMMI Gilbert
M. D'ORAZIO Alfiero
Mme ICHASO Marie-Louise épouse VISCOGLIOSI
M. VISCOGLIOSI Sébastien
Melle VISCOGLIOSI Valérie
M. DI PIERO Michel
M. DI PIERO Marius
M. VISCOGLIOSI Paolo Franco, représenté par M. Fabien VISCOGLIOSI et
Mme Géraldine KOSIAK
Mme SPERDUTI Myriam épouse CREMADES
M. MIKEC Tomo
Mme BILJAN Ivka épouse MIKEC
M. MIKEC Kristijan
M. MIKEC Dominik, représenté par Mme Elmika MIKEC
M. MIKEC Tihomir
Mme MIKEC Elmika
Mme GALIMBERTI Muriel Bruna, Andrée
M. TISSOT Raphaël Ambroise
M. PETITOT Jean-Pierre
Mme DUBESSY Liliane épouse BOUTEILLER, en son nom personnel et en
qualité de veuve de M. BOUTEILLER Jean-Claude
Mme BOUTEILLER Véronique épouse BERNARDO
Melle BERNARDO Laura, représentée par Mme BERNARDO Véronique
M. LOHYER Michel
Mme DEMOEN Martine épouse LOHYER
M. LOHYER Stéphane
Melle LOHYER Céline
Melle LOHYER Alexandra
M. BOBBI Joseph
Mme BELLE Yvonne Veuve TOSELLO
M. TOSELLO Michel
Mme FASANO Gabriella Veuve TINAZZI
Mme GROBBERIO Franca
Mme TINAZZI Daniela

ont interjeté appel incident des dispositions du jugement de 1^{ère} instance à
l'encontre de : DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI
Gérard, BASSET Christian, SGTMB, ATMB, MEYSEILLER Marcello,
LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy, VOLVO.

L'Association de Défense des Familles des Victimes de la Catastrophe du
Tunnel du Mont Blanc a également interjeté appel incident des dispositions
civiles du jugement du 27 juillet 2005, à l'encontre de DEGRAVE Gilbert,
CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SGTMB,
ATMB, SITMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO
Michele, CHARDON Rémy et VOLVO.

Aux termes de leurs conclusions déposées le 7 mars 2007, ils concluent à la confirmation de la décision en ce qu'elle a déclaré Gérard RONCOLI coupable des faits, et demandent à la Cour de déclarer recevables et bien fondées leurs constitutions de partie civile, de condamner Gérard RONCOLI à leur verser la somme globale de 1 € à titre de dommages et intérêts et de le condamner aux dépens. Ils ont également demandé que leurs droits soient réservés au regard de l'éventuelle responsabilité civile de la société VOLVO.

A l'audience ils ont précisé que leurs appels n'étaient dirigés que contre Gérard RONCOLI et la société VOLVO.

Melle GASTINI Valentina et M. ZIAMBASI Emanuele Pio ont fait appel de la décision contre DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SGTMB, ATMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy, VOLVO.

A l'audience ils ont déclaré diriger leurs appels à l'encontre de Gérard RONCOLI et de la société VOLVO.

La SOCIETA ITALIANA PER AZIONI PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO (SITMB) a interjeté appel principal des dispositions civiles le 8 août 2005.

Par conclusions elle a exposé se désister de son appel à l'encontre :

- des parties civiles concernées qu'il s'agisse de personnes morales ou physiques,

- des assureurs qu'elle avait fait comparaître à savoir :

- . la société INA ASSITALIA Agence Générale et la société INA ASSITALIA SPA

- . la société ASSICURAZIONI GENERALI S.P.A direction générale et ASSICURAZIONI GENERALI agent d'assurance,

- . les sociétés NBA INSURANCE BROKERS S.R.L., NIKOLS S.R.L., AON NIKOLS S.R.L, AON SPA, et INA ASSITALIA Agence Générale.

Elle a exposé maintenir son appel uniquement aux fins de voir confirmer les dispositions civiles du jugement concernant M. DEGRAVE et son assureur la société FORTIS, et a demandé qu'il lui soit donné acte de ce qu'elle maintenait son appel afin de voir retenir la responsabilité civile de la société VOLVO pour l'ensemble des conséquences de l'accident litigieux.

Elle a réclamé la condamnation solidaire des parties succombantes à lui verser la somme de 50.000 € sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du CPP.

LA FÉDÉRATION NATIONALE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS
- SOS CATASTROPHES a interjeté appel incident des dispositions civiles de
la décision concernant Gérard RONCOLI.

Elle demande à la Cour de la recevoir en sa constitution de partie civile et en
son appel et sollicite la condamnation de Gérard RONCOLI, solidairement
avec l'ATMB civilement responsable, à lui verser la somme de 20.000 € à titre
de dommages et intérêts et celle de 40.000 € en application des dispositions
de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

Elle demande également que l'arrêt à intervenir soit déclaré opposable aux
diverses compagnies d'assurances présentes aux débats.

La SA SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE FRANÇAISE POUR LA
CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DU TUNNEL ROUTIER SOUS LE
MONT BLANC - ATMB et la SARL SOCIÉTÉ DE GESTION DU TUNNEL DU
MONT BLANC (SGTMB), appelantes à titre principal des dispositions civiles
du jugement, ont exposé que leur appel :

- ne concernait pas Mme LECOMTE, M. SALZMANN et M. GAIME,
- visait M. DEGRAVE, la compagnie d'assurance FORTIS, la société VOLVO
et les parties civiles en ce qu'elles maintiennent leur propre appel à son
encontre.

INA ASSITALIA qui a interjeté appel de la décision le 11 août 2005,
ASSITALIA, agissant tant en son nom personnel qu'en sa qualité d'apéritrice
du contrat RCT RCO, et ASSITALIA agissant en son nom personnel et en sa
qualité d'apéritrice de la polizza all risks, qui ont interjeté appel de la décision
le 12 août 2005, ont exposé que leur appel ne concernait pas Mme
LECOMTE, M. SALZMANN et M. GAIME mais uniquement M. DEGRAVE
Gilbert, la compagnie d'assurance FORTIS et la société VOLVO.

M. KESTELOOT Richard, qui s'était constitué partie civile à l'audience, a fait
appel de la décision qui n'a pas statué sur ses demandes, son appel étant
dirigé à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel,
RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SGTMB, ATMB, SITMB, MEYSEILLER
Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy,
VOLVO, Gerling Konzern, Mutuelles du Mans Assurances, l'INAIL, SA
FORTIS.

Aux termes de ses conclusions prises exclusivement à l'encontre de Gérard
RONCOLI et de Michel CHARLET, il demande à la Cour de:

- constater qu'il s'est régulièrement constitué partie civile à l'audience du
tribunal correctionnel de BONNEVILLE qui a omis de statuer sur sa demande,
- le recevoir en son appel et de déclarer sa constitution de partie civile
recevable,

- renvoyer l'examen de ses prétentions indemnitaires à l'audience sur intérêts civils qui sera fixée après disjonction.

Par déclaration au greffe du 9 août 2005

. Mme GUITTET épouse TROUILLEBOUT Christèle
. Mme GUITTET épouse CHARTIER Corinne
. M. CHARTIER Philippe
. M. TROUILLEBOUT Florent
. les mineurs CHARTIER Laura et CHARTIER Caroline, représentées par M. et Mme CHARTIER Philippe,
. Les mineurs TROUILLEBOUT Mathieu, TROUILLEBOUT Marie, et TROUILLEBOUT Thomas Maël, représentés par leurs parents M. et Mme TROUILLEBOUT Florent
ont fait appel de la décision contre : DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SA FORTIS, Mutuelles du Mans Assurances, SGTMB, ATMB, CHARDON Rémy, VOLVO, Gerling Konzern, l'INAIL.

Aux termes de leurs conclusions :

- Florent TROUILLEBOUT et Philippe CHARTIER se sont désistés de leur appel incident,

- Mme GUITTET épouse TROUILLEBOUT Christèle, agissant tant personnellement qu'es qualité d'administratrice légale de ses enfants mineurs Mathieu, Marie et Thomas, et Mme GUITTET épouse CHARTIER Corinne, agissant tant personnellement qu'es qualité d'administratrice légale de ses enfants mineurs Laura et Caroline, ont exposé maintenir leur appel incident interjeté le 9 août.

A l'audience, elles ont exposé que leur appel était dirigé contre DEGRAVE Gilbert, RONCOLI Gérard, la société FORTIS et VOLVO et elles ont pris note que les intérêts civils seraient évoqués à l'audience du 24 octobre 2007.

M. LOTTIN Christophe, Mme MERET veuve LOTTIN Annie, Mme LOTTIN épouse VISAGE Christelle, Mme ARNETTE épouse BOULAY Laure, M. BOULAY Raymond, Mme DESIL Nadège épouse LOTTIN, Mme BOULAY Bernadette, M. LOTTIN Vivien représenté par Mme Annie LOTTIN, Melle LOTTIN Anaïs représentée par Mme Annie LOTTIN, M. VISAGE Eric, qui ont interjeté appel de la décision, ont fait connaître se désister de leur appel, ce désistement étant général.

M. TOSELLO Eric, Mme FRANCHINO veuve TOSELLO Françoise, Mme TOSELLO épouse DUPERTHUY Sylvie, M. DUPERTHUY Stéphane et DUPERTHUY Théo, représenté par M. et Mme DUPERTHUY Stéphane, qui ont interjeté appel de la décision à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SA FORTIS,

Mutuelles du Mans Assurances, SGTMB, ATMB, CHARDON Rémy, VOLVO, Gerling Konzern, l'INAIL, LECOMTE Chantal, se sont désistés par conclusions de leur appel à l'encontre de toutes les parties, à l'exception de Gérard RONCOLI. Ils ont exposé renoncer à toute demande indemnitaire pour avoir été intégralement indemnisés de leurs préjudices.

M. DI PIERO Michel, M. DI PIERO Marius, M. VISCOGLIOSI Fabien et Mme KOSIAK Géraldine agissant tant personnellement que pour le compte de leur fils mineur VISCOGLIOSI Paolo Franco, Mme VISCOGLIOSI épouse MAGNENOT Katia et M. MAGNENOT Francis agissant tant personnellement que pour le compte de leurs enfants mineurs MAGNENOT Luca, et M. MAGNENOT Axel, ont interjeté appel de la décision à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SA FORTIS, Mutuelles du Mans Assurances, SGTMB, ATMB, CHARDON Rémy, VOLVO, Gerling Konzern, l'INAIL.

A l'audience ils ont précisé maintenir leur appel uniquement à l'encontre de Gérard RONCOLI, la société FORTIS et la société VOLVO.

Ils ont demandé à la Cour de confirmer la décision s'agissant de la culpabilité de Gérard RONCOLI, de juger leurs constitutions de partie civile recevables et de réserver leurs droits vis à vis de la société VOLVO.

Ils ont sollicité la condamnation de Gérard RONCOLI à leur verser la somme de 38.000 € en application des dispositions de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

Mme CARMELA veuve VESSELLA Diana ,M. VESSELLA Daniel, Melle VESSELLA Vincenza, Melle VESSELLA Teresa, qui ont interjeté appel incident le 10 août 2005 de la décision, se sont désistés de leur appel (lettre du 14 septembre 2006).

M. MORAUD René, M. MORAUD Didier et Mme GALAI Corinne épouse MORAUD agissant tant personnellement qu'es qualité d'administrateurs légaux de leurs enfants Alexandre et Léa, M. VUILLERME Thierry agissant en son nom personnel et pour le compte de Thomas et Justine VUILLERME, Mme NERI Christiane épouse PARRISH, M. NERI Henri, pris en la personne de ses ayants droits Mme JAMBLIN Laure Marie Louise épouse NERI et Mme FERRARI-NERI Laure, M. NERI Daniel, Mme DELPECH Antoinette agissant en sa qualité d'administratrice légale de sa fille Justine, Mme LANI Véronique Amélie épouse VUILLERME en son nom personnel et agissant en sa qualité d'administratrice légale de son fils Thomas,

qui ont interjeté appel de la décision le 10 août 2005, demandent à la Cour de :

- constater qu'ils se désistent de leur appel à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, BASSET Christian, Rémy CHARDON, GERLING

KONZERN, MMA, INAIL, INA ASSITALIA, ATMB, SGTMB, et la SA MAAF Assurances,

- constater qu'ils maintiennent leurs appels à l'encontre de Gérard RONCOLI, la société VOLVO et la société FORTIS,
- compte tenu de la disjonction de l'aspect pénal et des intérêts civils, renvoyer l'affaire à l'audience du 24 octobre 2007.

M. CHARDON Rémy, qui a interjeté appel incident des dispositions civiles le 10 août 2005, a déclaré se désister de son appel dans les mêmes conditions que l'ATMB à l'exception des appels diligentés à l'encontre de VOLVO, S.A. FORTIS et de M. DEGRAVE.

M. BASSET Christian et M. CLARET-TOURNIER Daniel, qui ont fait appel incident le 10 août 2005, se sont désistés de leur appel dans les mêmes conditions que l'ATMB, et ont maintenu leur appel à l'encontre de VOLVO, S.A. FORTIS et M. DEGRAVE.

L'Association Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (F.N.A.U.T), qui a interjeté appel incident de la décision contre RONCOLI Gérard, SA FORTIS, Mutuelles du Mans Assurances, SGTMB, ATMB, Gerling Konzern, l'INAIL, SITMB, a demandé à la Cour de :

- confirmer la recevabilité de sa constitution de partie civile, le bien fondé de son action et les condamnations prononcées in solidum à l'encontre des parties, dont la responsabilité sera confirmée,
- condamner les parties, dont la responsabilité sera confirmée, à lui verser in solidum une somme complémentaire de 5.000 € sur la fondement des dispositions de l'article 475-1 du CPP.

LA Fédération Générale des Transports et de l'Équipement CFDT, qui a fait appel incident de la décision, a demandé par conclusions qu'il lui soit donné acte de ce qu'elle se désiste de son appel.

LA Fédération Nationale INTERCO, qui a fait appel de la décision le 10 août 2005, s'est désistée de son appel incident par courrier du 23 décembre 2005.

Melle PERRIN Annie (ayant droit de M. KESTELOOT) et Mme VDOVENKO Oxana personnellement et es-qualités (ayant droit de M. MIKEC), qui ont interjeté appel incident le 11 août 2005, ont confirmé leur appel à l'encontre de RONCOLI Gérard et de la SA FORTIS. Elles ont demandé le renvoi de l'affaire sur intérêts civils à l'audience du 24 octobre 2007.

M. KESTELOOT Yves, M. KESTELOOT Jonathan, M. KESTELOOT Sébastien et Mme MENG Françoise, qui ont interjeté appel incident de la décision, ont demandé par conclusions qu'il soit constaté leur désistement pur et simple.

M. MALABARBA Giuseppe, Mme PAZZUCCONI épouse MALABARBA Enza, M. MALABARBA Carlo, qui avaient interjeté appel incident de la décision, ont renoncé à leur appel par déclaration du 27 novembre 2005.

La Fédération Nationale des Sapeurs-Pompiers de France, qui a interjeté appel de la décision contre DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SGTMB, ATMB, SITMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy, VOLVO, Gerling Konzern, Mutuelles du Mans Assurances, l'INAIL, SA FORTIS., INA ASSITALIA Agence Générale, a, par conclusions prises à l'encontre de Gérard RONCOLI exclusivement, demandé à la Cour :

- de confirmer le jugement en ce qu'il a déclaré Gérard RONCOLI coupable des faits qui lui étaient reprochés,
- confirmer la décision en ce qu'elle lui a alloué la somme de 1 €uro à titre de dommages et intérêts outre 40.000 € au titre de l'article 475-1 du CPP,
- de condamner Gérard RONCOLI à lui verser la somme de 20.000 € HT au titre de l'article 475-1 du CPP au titre des frais d'appel.

B - Les demandes présentées à l'encontre de Gérard RONCOLI et de Michel CHARLET.

Devant le tribunal correctionnel, les parties civiles, personnes physiques, (à l'exception des ayants droits de Daniel KESTELOOT, Oxana VDOVENKO agissant en son nom personnel et es-qualités, Françoise FRANCHINO épouse TOSELLO, Sylvie TOSELLO épouse DUPERTHUY, Eric TOSELLO, Stéphane DUPERTHUY, Théo DUPERTHUY) et personnes morales (à l'exception de la Fédération Nationale des Sapeurs-Pompiers de France, la Caisse des Dépôts et Consignations, la CPAM de la Haute-Savoie, et L'UFC-QUE CHOISIR) se sont constituées partie-civile à l'encontre de Michel CHARLET.

Les constitutions de partie civile de l'Union Régionale F.O. Rhône-Alpes, l'Union Départementale F.O. Haute-Savoie, la Fédération F.O. des Transports et de l'INAIL, ont été déclarées irrecevables. Les autres constitutions de partie-civile ont été déclarées recevables en la forme et le tribunal a constaté qu'aucune demande d'indemnisation n'avait été formée à l'encontre de Michel CHARLET.

Michel CHARLET étant, aux termes de la présente décision, relaxé du chef des poursuites, et les parties civiles ne sollicitant pas à son encontre l'application des dispositions de l'article 470-1 du CPP, il convient de les débouter au fond de leur constitution de partie civile, le tribunal ayant au surplus et à juste titre accueilli le déclinatoire de compétence soulevé in limine litis par Michel CHARLET.

En raison de la relaxe prononcée, la constitution de partie civile de Richard KESTELOOT à l'encontre de Michel CHARLET bien que recevable en la forme

n'est pas fondée quant au fond et il convient de l'en débouter, Richard KESTELOOT n'ayant pas sollicité non plus à titre subsidiaire l'application des dispositions de l'article 470-1 du CPP.

S'agissant des constitutions de parties civiles maintenues en cause d'appel à l'encontre de Gérard RONCOLI, il convient de renvoyer l'examen des prétentions des parties civiles, qui, pour la plupart n'ont pas évalué leurs demandes et ont sollicité que leurs droits soient réservés, à une audience sur intérêts civils qui sera fixée au 24 octobre 2007 à 14 heures.

Toutefois, les parties civiles étant intervenues au soutien de l'action publique, il y a lieu d'ores et déjà de statuer sur les demandes qu'elles ont formulées en application des dispositions de l'article 475-1 du CPP.

Les circonstances de la cause, la durée de l'audience d'appel, la présence des conseils des parties civiles pendant tout ou partie des audiences d'appel, justifient qu'il soit fait application des dispositions de l'article 475-1 du CPP à concurrence des sommes de :

- 15.000 € à la Fédération Nationale des Sapeurs-Pompiers de France,
- 1.500 € à la F.N.A.U.T ,
- 15.000 € à la FÉDÉRATION NATIONALE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS - SOS CATASTROPHES,
- 25.000 € à M. DI PIERO Michel, M. DI PIERO Marius, M. VISCOGLIOSI Fabien et Mme KOSIAK Géraldine agissant tant personnellement que pour le compte de leur fils mineur VISCOGLIOSI Paolo Franco, Mme VISCOGLIOSI épouse MAGNENOT Katia et M. MAGNENOT Francis agissant tant personnellement que pour le compte de leurs enfants mineurs MAGNENOT Luca et Axel et ce indivisément entre eux.

PAR CES MOTIFS,
LA COUR,

Statuant publiquement, après en avoir délibéré conformément à la loi, par arrêt contradictoire à signifier à l'égard de Chantal LECOMTE, Jean-Claude GAIME, Charles SALZMANN, Jean MERET, Louis LOTTIN, Séverine LOTTIN, Christian LOTTIN, Christophe LOTTIN, Annie MERET veuve LOTTIN personnellement et es-qualités de Vivien et Anaïs LOTTIN, Christelle LOTTIN épouse VISAGE, Laure ARNETTE épouse BOULAY, Raymond BOULAY, Monique LOTTIN, Nadège DESIL épouse LOTTIN, Bernadette BOULAY, Mme MERET et Eric VISAGE, Diana CARMELA veuve VESSELLA, Daniel VESSELLA, Vincenza VESSELLA, Teresa VESSELLA, la Fédération Nationale Interco, l'Union Fédérale des Consommateurs - Que Choisir, l'Union Régionale Force Ouvrière Rhône-Alpes, l'Union Départementale Force Ouvrière Haute-Savoie, la Fédération Force Ouvrière des Transports, la CPAM du Loiret, la CPAM de Haute-Savoie, la société INA ASSITALIA (Agence Générale), par arrêt de défaut à l'égard de Martine LOGISSE personnellement

et es-qualités de Laëtitia et David KESTELOOT, Georgette KESTELOOT, Marie KOOLEN, Jean-Marie MOREL, Edith KARTNER veuve MOREL personnellement et es-qualités de Coralie, Carolane, Quentin MOREL et Emeric RENOU, Lucie BAPTISTE épouse CELLE, Susie MOREL épouse LEAUNOI, René MOREL, Raphaëlle HOELT personnellement et es-qualités de Jordan, Jonathan et Guillaume PERQUIN et Cynthia BRAHHAMMER, Michel LEMAIRE, la société GROSSHANDELS-UND-LAGEREIBERUFGENOSSENSCHAFT, ARAG PROTECTION JURIDIQUE, la société NBA INSURANCES BROKERS S.R.L, la société ASSICURAZIONI GENERALI S.P.A. Direction Générale, la société ASSICURAZIONI GENERALIS S.P.A., le Bureau Central Français des Sociétés d'Assurance contre les Accidents Automobiles et par arrêt contradictoire à l'égard des autres parties,

Sur l'action publique,

Déclare les appels recevables en la forme,

Confirme le jugement déferé en ses dispositions relatives à la culpabilité de Gérard RONCOLI et au prononcé de la peine le concernant,

Infirme le jugement en ses dispositions relatives à Michel CHARLET,

Statuant à nouveau,

Relaxe Michel CHARLET des fins de la poursuite sans peine ni dépens,

- **ORDONNE** la restitution à la S.A. FORTIS CORPORATE INSURANCE de l'épave du tracteur et des restants de la remorque.

- Sur l'action civile,

Vu la disjonction d'instance et le renvoi de la procédure à l'audience sur intérêts civils du 24 octobre 2007 à 14 heures,

- **CONSTATE** que Gérard RONCOLI se désiste de son exception d'incompétence,

- **CONSTATE** que :

▸ GERLING KONZERN direction France et les MUTUELLES DU MANS ASSURANCES :

✓se désistent de leur appel à l'encontre de CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SGTMB, SITMB, ATMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy,

CHARLET Michel, LECOMTE Chantal, GAIME Jean-Claude, SALZMANN Charles,

✓maintiennent leur appel à l'encontre de M. DEGRAVE, la S.A. FORTIS et la Société VOLVO,

- CONSTATE que :

▸ la SA FORTIS CORPORATE INSURANCE

✓se désiste de son appel à l'encontre de :

- M. DEGRAVE,
 - des ayants droits de M. TOSELLO et de la caisse des Dépôts et Consignations prise en tiers-payeur, au titre de la pension de retraite servie à la veuve de M. TOSELLO,
 - des ayants droits de M. TINAZZI et l'INAIL en tant qu'organisme social au titre des prestations servies aux ayants droits de M. TINAZZI,
 - de l'association Fédération Nationale des Sapeurs-POMPIERS de France
 - la société ASSICURAZIONI GENERALI S.P.A direction générale,
 - la société ASSICURAZIONI GENERALI agent d'assurance,
 - la société NBA INSURANCE BROKERS S.R.L.
 - la société NIKOLS S.R.L.
 - la société AON NIKOLS S.R.L.
 - la société AON SPA
 - la société INA ASSITALIA Agence Générale
 - Messieurs CHARLET, TROPIANO, LYVEROULAZ, MEYSEILLER, GAIME, SALZMANN et de Mme LECOMTE,
 - l'Union Régionale Force Ouvrière Rhône-Alpes,
 - l'Union Départementale Force Ouvrière de Haute-Savoie,
 - l'Union Fédérale des Consommateurs QUE CHOISIR
 - la Fédération Force Ouvrière des Transports,
 - la Fédération Générale des Transports CFDT,
 - la fédération INTERCO CFDT,
 - le Bureau Central Français,
 - la CPAM de Haute-Savoie en sa qualité de tiers payeurs au titre des prestations servies à Messieurs DEVOUASSOUX, NICLOUD, MEYER, VALADE, STEINKAMP, GUYON et GAUCHEZ,
 - la société GROSHANDELS UND LAGEREI-BERUFSGENOSSENSCHAFT,
- ✓maintient son appel à l'encontre de CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, la SGTMB, la SITMB, l'ATMB, CHARDON Rémy, VOLVO,

- CONSTATE que :

▸ L'ISTITUTO NAZIONALE PER L'ASSICURAZIONE CONTRO GLI INFORTUNI SUL LAVORO (INAIL) :

✓se désiste de son appel à l'encontre de Mme LECOMTE et Messieurs SALZMANN et GAIME,

✓ maintient son appel à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, RONCOLI Gérard, BASSET Christian, SGTMB, SITMB, ATMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy, VOLVO, CHARLET Michel,

- CONSTATE que :

▸ Mme BOBELA Myriam épouse KOSTONS, Melle KOSTONS Manon, Mme LARDENOIJE Maria veuve KOSTONS ,M. KOSTONS Johannes, Mme KOSTONS Lizette épouse GOZE, Mme KOSTONS Riny épouse MERCKELBEGH

▸ Mme VAN DEN WYNCKEL Patricia veuve LIENARD, M. VAN PRIKKELBERGHE Jeffrey représenté par Mme VAN DEN WYNCKEL Patricia, M. LIENARD Jean-Paul ,Mme LIENARD Evelyne,

▸ M. FUSCO Carmine, Mme ZACCARI Carmela épouse FUSCO, Melle FUSCO Tiziana, Mme DI TOCCO Nunziata veuve FUSCO, M. FUSCO Vito, M. FUSCO Dario, Enzo, Mme DI TOCCO Liberta, M. ZACCARI Angelo

▸ Mme GORSAK Albina épouse MANDEL'J, M. MANDEL'J Branco, M. MANDEL'J Dejan,

▸ Mme VERDIER Katia épouse LADUNE agissant tant personnellement que pour le compte de son fils mineur Aurélien LADUNE, M. VERDIER Gilles, Mme BOURGEOIS Patricia épouse VERDIER, Melle FLORENTIN Corinne agissant tant personnellement que pour le compte de son fils mineur Renaud VERDIER, Mme BOURGEOIS Suzanne, M. LADUNE Sébastien, M. DELALOY Jean-Pierre,

▸ M. PRISTAS Georges,

▸ M. CAIRNS Ian, Mme GRUNDILL Margaret épouse CAIRNS, M. CAIRNS Mark, Ian, Mme CAIRNS Barbara, Jean agissant tant personnellement que pour le compte de sa fille mineure LABEE Jennifer, Mme VAN GINK Gerda agissant tant à titre personnel que pour le compte de sa fille mineure VAN GINK Mélanie, Mme THOMPSON Louisa épouse GRUNDILL, M. GRUNDILL Harold et Mme ANGUS Evelyn épouse CAIRNS,

▸ Mme MARGUERRETAZ Myriam épouse MANNO et Mme JEANTET Anita veuve MANNO,

▸ M. D'AMELIO Pasquale, Mme DELLA MORTE Maria Carmina épouse D'AMELIO, Mme D'AMELIO Patricia épouse TEJERINA, Mme D'AMELIO Silvana épouse ARMONIA, M. ARMONIA Gianluca, ARMONIA Stéfano représenté par ses parents M. et Mme ARMONIA Gianluca, M. TEJERINA Frédéric,

► Mme PAULIS Christa épouse HOCK, M. HOCK Paul, Melle HOCK Annabelle, Mme PAULIS Thérèse épouse SCHWALL, M. SCHWALL Wielfried, Mme PAULIS Kathy épouse SCHWALL, M. SCHWALL Herbert, M. PAULIS Aloys, Mme PFLIPS Margarethe épouse PAULIS, M. PAULIS Norbert, Mme RAMSCHEID Klara épouse PAULIS, M. PAULIS Ernst, Mme GANGOLF Waltraud épouse PAULIS, M. PAULIS Marcel, Mme POST Renate épouse PAULIS, Mme PAULIS Léonie, M. PAULIS Walter, Mme JUSTEN Nicole épouse PAULIS, Mme HOCK Hilde épouse HANSEN, M. HANSEN Johann,

► Melle LE NOAN-LABAYE Josette,

Mme GUYOT Françoise veuve GARIN-NONON prise à titre personnel et es qualité d'héritière de M. Félicien GARIN-NONON décédé,

Mme GARIN-NONON Christine épouse MARTINEZ prise en son nom personnel et es-qualité d'héritière de M. Félicien GARIN-NONON décédé et en sa qualité d'administratrice légale de ses enfants mineurs Jérôme et Rémi MARTINEZ

Mme GARIN-NONON Catherine prise en nom personnel et es-qualité d'héritière de M. Félicien GARIN-NONON décédé,

► M. DENIS André, Mme DENIS Marie-Ange épouse CHANTELOT et M. CHANTELOT Xavier, M. DENIS Pierre André Edouard, M. SEGUI Gilbert et Mme BOTELLA Yvette Madeleine épouse SEGUI, Mme SEGUI Lise épouse PATUREAU et M. PATUREAU Frédéric

M. DENIS Pierre Etienne et Mme GRUNBERG Marie-Noëlle épouse DENIS, M. DENIS Pierre Laurent, Mme DENIS Marie-Isabelle épouse LANGHADE et M. LANGHADE Alexandre

M. NANIN-MILLAIS Jean-Pierre, Mme NANIN Cécile épouse GAILLOT, Mme NANIN Anne-Marie épouse CANDEILLER et Mme NANIN Jacqueline Clément CHANTELOT, Adélaïde CHANTELOT et Raphaël CHANTELOT représentés par Mme DENIS Marie-Ange épouse CHANTELOT et Mr Xavier CHANTELOT,

DENIS Albane, DENIS Quentin et DENIS Stéphane représentés par M. et Mme DENIS Pierre Etienne,

M. DENIS Jean-Marie, M. DENIS Yves,

Mme DRUOST Marguerite épouse DENIS, et Mme DEROY Renée épouse DENIS

Melle DENIS Capucine représentée par M. et Mme DENIS Pierre André

Melle DENIS Léa représentée par M. et Mme DENIS Pierre Laurent

Melle PATUREAU Marion, représentée par Mme SEGUI Lise épouse PATUREAU

► Mme LE BRAS Gaëlle épouse LIBERAL, Melle LE BRAS Nelly Marie Germaine, Mme PIOT Monique épouse LE BRAS, Melle LE BRAS Emmanuelle, M. LE BRAS Jean-Marie, M. LE BRAS Roger, M. LE BRAS Franck,

▸ M. LEMAIRE François, Mme MANNEAU Gisèle épouse LEMAIRE, M. LEMAIRE Hervé, Melle LEMAIRE Christine, Melle LEMAIRE Agnès, M. LEMAIRE Henri

M. PERQUIN Jean-Louis, Mme MARTIN Jeanine épouse PERQUIN
Mme PERQUIN Françoise épouse COUDERT, M. COUDERT Jean-Claude,
Melle COUDERT Astrid, représentée par M. et Mme Jean-Claude COUDERT,
Melle COUDERT Marlène, M. LEMAIRE Jacky, Mme LEMAIRE Marie-Annie
épouse DANY, M. DANY Guy, Mme DANY Sandrine épouse DIDIER, Mme
DANY Aurore, Melle DANY Christelle,

▸ Mme GUITTET Paulette épouse BALLY et M. BALLY Jean,

▸ Mme STEPHAN Ortrun, Mme STEPHAN Antje, Melle STEPHAN Sandy, M.
BARNERT Harri Herbert, Mme SCHELLENBERG BARNERT Helga Andrea,
M. BARNERT Harri, Mme BARNERT Sonja Liselotte, M. BARNERT Ralf
Herbert, Mme BARNERT Ursula Hildegard Boulahmi, Melle STEPHAN Isabell
représentée par Mme STEPHAN Antje

▸ M. PASCAL Guisepe, Mme PARAYSON Anna épouse PASCAL,
M. BOVARD Felicino, Mme BOVARD Lorina épouse PESSION, Mme
BOVARD Gilda épouse MARCOZ, Mme BOVARD Bruna Veuve TERCINOD

▸ M. MARCOZ Ettore
Melle TONEGUTTI Anna Maria

▸ Mme VISCOGLIOSI Emma épouse QUAGLIERI, Mme VISCOGLIOSI Iole
épouse IOMMI, Mme VISCOGLIOSI Rosa Veuve SPERDUTI, Mme
VISCOGLIOSI Pierina épouse D'ORAZIO, M. VISCOGLIOSI Quirino, M.
QUAGLIERI Otello, M. IOMMI Gilbert, M. D'ORAZIO Alfiero, Mme ICHASO
Marie-Louise épouse VISCOGLIOSI, M. VISCOGLIOSI Sébastien, Melle
VISCOGLIOSI Valérie, Mme SPERDUTI Myriam épouse CREMADES

▸ M. MIKEC Tomo et Mme BILJAN Ivka épouse MIKEC, M. MIKEC Kristijan,
Dominik MIKEC représenté par sa mère Mme Elmika MIKEC, M. MIKEC
Tihomir, Mme MIKEC Elmika,

▸ Mme GALIMBERTI Muriel Bruna, Andrée, M. TISSOT Raphaël Ambroise, M.
PETITOT Jean-Pierre

Mme DUBESSY Liliane épouse BOUTEILLER, en son nom personnel et en
qualité de veuve de M. BOUTEILLER Jean-Claude

Mme BOUTEILLER Véronique épouse BERNARDO

Melle BERNARDO Laura, représentée par Mme BERNARDO Véronique,

M. LOHYER Michel, Mme DEMOEN Martine épouse LOHYER,

M. LOHYER Stéphane, Melle LOHYER Céline, Melle LOHYER Alexandra, M.

BOBBI Joseph,

▸ Mme BELLE Yvonne veuve TOSELLO et M. TOSELLO Michel

► Mme FASANO Gabriella veuve TINAZZI, Mme GROBBERIO Franca et Mme TINAZZI Daniela

► L'Association de Défense des Familles des Victimes de la Catastrophe du Tunnel du Mont Blanc

✓se désistent de leur appel diligenté à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, BASSET Christian, SGTMB, ATMB, SITMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy.

✓maintiennent leur appel à l'encontre de Gérard RONCOLI et de VOLVO,

- CONSTATE que :

► Melle GASTINI Valentina et M. ZIAMBASI Emanuele Pio

✓se désistent de leur appel à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, BASSET Christian, SGTMB, ATMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy,

✓maintiennent leur appel formé à l'encontre de Gérard RONCOLI et de la société VOLVO,

- CONSTATE que :

► la SITMB :

✓se désiste de son appel diligenté à l'encontre :

-des parties civiles concernées qu'il s'agisse de personnes morales ou physiques

- la société INA ASSITALIA Agence Générale et la société INA ASSITALIA SPA

- la société ASSICURAZIONI GENERALI S.P.A direction générale et ASSICURAZIONI GENERALI agent d'assurance,

- les sociétés NBA INSURANCE BROKERS S.R.L., NIKOLS S.R.L., AON NIKOLS S.R.L, AON SPA, et INA ASSITALIA Agence Générale,

✓et maintient son appel concernant M. DEGRAVE, son assureur la société FORTIS et la société VOLVO,

- CONSTATE que :

► L'ATMB et la SGTMB :

✓se désistent de leur appel concernant Mme LECOMTE, M. SALZMANN et M. GAIME et les parties civiles qui se sont désistées de leur appel

✓et maintiennent leur appel dirigé à l'encontre de M. DEGRAVE, S.A. FORTIS, et la société VOLVO,

- CONSTATE que :

▸ INA ASSITALIA et ASSITALIA agissant tant en son nom personnel qu'en sa qualité d'apéritrice du contrat RCT RCO et ASSITALIA agissant en son nom personnel et en sa qualité d'apéritrice de la polizza all risks:

✓ se désistent de leur appel concernant Mme LECOMTE, M. SALZMANN et M. GAIME,

✓ maintiennent leur appel dirigé contre DEGRAVE Gilbert, la compagnie d'assurance FORTIS et la société VOLVO,

- CONSTATE que :

▸ M. KESTELOOT Richard

✓ se désiste de son appel dirigé à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, BASSET Christian, SGTMB, ATMB, SITMB, MEYSEILLER Marcello, LYVEROULAZ Claudio, TROPIANO Michele, CHARDON Rémy, VOLVO, Gerling Konzern, Mutuelles du Mans Assurances, l'INAIL, SA FORTIS,

✓ et maintient son appel à l'encontre de Gérard RONCOLI et de Michel CHARLET,

- CONSTATE que :

▸ Florent TROUILLEBOUT et Philippe CHARTIER se désistent de leur appel incident,

▸ Mme GUITTET épouse TROUILLEBOUT Christèle agissant tant personnellement qu'es qualité d'administratrice légale de ses enfants mineurs Mathieu, Marie et Thomas et Mme GUITTET épouse CHARTIER Corinne agissant tant personnellement qu'es qualité d'administratrice légale de ses enfants mineurs Laura et Caroline,

✓ se désistent de leur appel dirigé à l'encontre de CLARET-TOURNIER Daniel, BASSET Christian, Mutuelles du Mans Assurances, SGTMB, ATMB, CHARDON Rémy, Gerling Konzern, l'INAIL,

✓ maintiennent leur appel à l'encontre de Gilbert DEGRAVE, de la société FORTIS, VOLVO et Gérard RONCOLI,

- CONSTATE que :

▸ M. TOSELLO Eric, Mme FRANCHINO veuve TOSELLO Françoise, Mme TOSELLO épouse DUPERTHUY Sylvie, M. DUPERTHUY Stéphane et Théo DUPERTHUY représenté par M. et Mme DUPERTHUY Stéphane,

✓ se désistent de leur appel formé à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, BASSET Christian, SA FORTIS,

- Mutuelles du Mans Assurances, SGTMB, ATMB, CHARDON Rémy,
VOLVO, Gerling Konzern, l'INAIL, LECOMTE Chantal
✓ maintiennent leur appel formé à l'encontre de Gérard RONCOLI,

- CONSTATE que :

▸ M. DI PIERO Michel, M. DI PIERO Marius, M. VISCOGLIOSI Fabien et Mme KOSIAK Géraldine agissant tant personnellement que pour le compte de leur fils mineur VISCOGLIOSI Paolo Franco, Mme VISCOGLIOSI épouse MAGNENOT Katia et M. MAGNENOT Francis agissant tant personnellement que pour le compte de leurs enfants mineurs MAGNENOT Luca et MAGNENOT Axel,

✓se désistent de leur appel interjeté à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, BASSET Christian, Mutuelles du Mans Assurances, SGTMB, ATMB, CHARDON Rémy, Gerling Konzern, l'INAIL,
✓maintiennent leur appel à l'encontre de Gérard RONCOLI, la SA FORTIS et la société VOLVO

- CONSTATE que :

▸ M. MORAUD René, M. MORAUD Didier et Mme GALAI Corinne épouse MORAUD agissant tant personnellement qu'en qualité d'administrateur légal de leurs enfants Alexandre et Léa,
M. VUILLERME Thierry agissant en son nom personnel et pour le compte de VUILLERME Thomas et de VUILLERME Justine,
Mme NERI Christiane épouse PARRISH, M. NERI Henri, pris en la personne de ses ayants droits : Mme JAMBLIN Laure Marie Louise épouse NERI et Mme FERRARI-NERI Laure, M. NERI Daniel, Mme DELPECH Antoinette agissant en sa qualité d'administratrice légale de sa fille Justine, Mme LANI Véronique Amélie épouse VUILLERME en son nom personnel et agissant en sa qualité d'administratrice légale de son fils Thomas,

✓se désistent de leur appel interjeté à l'encontre de DEGRAVE Gilbert, CLARET-TOURNIER Daniel, BASSET Christian, Rémy CHARDON, GERLING KONZERN, MMA, INAIL, INA ASSITALIA, ATMB, SGTMB, et la SA MAAF Assurances
✓maintiennent leurs appels à l'encontre de Gérard RONCOLI, la société VOLVO et la société FORTIS,

- CONSTATE que :

▸ M. CHARDON Rémy, M. BASSET Christian et M. CLARET-TOURNIER Daniel :

✓se désistent de leur appel concernant Mme LECOMTE, M. SALZMANN et M. GAIME et les parties civiles qui se sont désistées de leur appel,

✓maintiennent leur appel dirigé à l'encontre de M. DEGRAVE, S.A. FORTIS, et la société VOLVO,

- CONSTATE que :

▸ Melle PERRIN Annie et Mme VDOVENKO Oxana personnellement et es-qualités maintiennent leur appel à l'encontre de RONCOLI Gérard et de la SA FORTIS,

▸ La Fédération Nationale des Sapeurs Pompiers de France
✓maintient son appel uniquement à l'encontre de Gérard RONCOLI,

- CONSTATE le désistement d'appel de :

▸ M. LOTTIN Christophe, Mme MERET veuve LOTTIN Annie, Mme LOTTIN épouse VISAGE Christelle, Mme ARNETTE épouse BOULAY Laure, M. BOULAY Raymond, Mme DESIL Nadège épouse LOTTIN, Mme BOULAY Bernadette, Vivien LOTTIN représenté par Mme Annie LOTTIN, Anaïs LOTTIN représentée par Mme Annie LOTTIN, M. VISAGE Eric,

▸ LA FÉDÉRATION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS ET DE L'EQUIPEMENT CFDT,

▸ LA FÉDÉRATION NATIONALE INTERCO,

▸ M. KESTELOOT Yves, M. KESTELOOT Jonathan, M. KESTELOOT Sébastien et Mme MENG Françoise,

▸ M. MALABARBA Giuseppe, Mme PAZZUCCONI épouse MALABARBA Enza, M. MALABARBA Carlo,

▸ Mme CARMELA veuve VESSELLA Diana ,M. VESSELLA Daniel, Melle VESSELLA Vincenza, Melle VESSELLA Teresa,

- CONSTATE QUE :

▸ la Fédération Nationale des Victimes d'Accidents Collectifs - SOS CATASTROPHES - maintient son appel contre RONCOLI Gérard,

▸ l'Association Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (F.N.A.U.T) maintient son appel contre : RONCOLI Gérard, SA FORTIS, Mutuelles du Mans Assurances, SGTMB, ATMB, Gerling Konzern, l'INAIL, SITMB,

- REJETTE au FOND les demandes formées par les parties civiles à l'encontre de Michel CHARLET,

- DÉCLARE recevable en la forme la constitution de partie civile formée par Richard KESTELOOT à l'encontre de Michel CHARLET et au fond l'en déboute,

- RENVOIE l'affaire, s'agissant des demandes formées par les parties civiles à l'encontre de Gérard RONCOLI, à l'audience sur intérêts civils du 24 octobre 2007 à 14 heures,

- CONDAMNE Gérard RONCOLI à verser, sur le fondement des dispositions de l'article 475-1 du CPP, à :

▸ la Fédération Nationale des Sapeurs-Pompiers de France la somme de 15.000 €,

▸ la F.N.A.U.T la somme de 1.500 €uros,

▸ LA FÉDÉRATION NATIONALE DES VICTIMES D'ACCIDENTS COLLECTIFS - SOS CATASTROPHES la somme de 15.000 €uros,

▸ M. DI PIERO Michel, M. DI PIERO Marius, M. VISCOGLIOSI Fabien et Melle KOSIAK Géraldine agissant tant personnellement que pour le compte de leur fils mineur VISCOGLIOSI Paolo Franco, Mme VISCOGLIOSI épouse MAGNENOT Katia et M. MAGNENOT Francis agissant tant personnellement que pour le compte de leurs enfants mineurs Luca et Axel MAGNENOT la somme de 25.000 €uros indivisément entre eux.

Dit que la présente décision est assujettie à un droit fixe de procédure d'un montant de 120 €uros dont est redevable RONCOLI Gérard.

Fixe la contrainte judiciaire, s'il y a lieu, conformément aux dispositions de l'Article 750 du Code de Procédure Pénale.

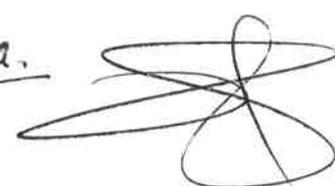
Le tout en vertu des textes sus-visés.

Ainsi prononcé et lu en audience publique du 14 Juin 2007 par M. BESSY, Président, en application des dispositions de l'article 485 dernier alinéa du Code de Procédure Pénale dans sa rédaction issue de la Loi 85-1407 du 30 décembre 1985, en présence de Mesdames DALLA COSTA et LAPERROUZE-REVEL Greffiers et du Ministère Public.

En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le Président et les Greffiers.

LES GREFFIERS,

LE PRESIDENT,



PLAN DE L'ARRET

COMPOSITION DE LA COUR

PARTIES EN CAUSE DEVANT LA COUR

RAPPEL DE LA PROCÉDURE

LE JUGEMENT

LES APPELS

DÉROULEMENT DES DÉBATS

DÉCISION

I - LES FAITS

A - PRESENTATION DU TUNNEL

1° - Les textes

- 1) La convention du 14 mars 1953, modifiée par l'avenant du 27 Août 1965
- 2) La loi du 17 avril 1957
- 3) L'acte de concession français du 7 juillet 1959
- 4) L'accord de collaboration du 27 avril 1966

2° - Les caractéristiques de l'ouvrage et ses équipements

- 1) Description sommaire de l'ouvrage
 - a) Les données topographiques
 - b) Le gros œuvre
 - Le tube réservé à la circulation
 - Les usines et gaines de ventilation
 - * Description du système de ventilation
 - * Les gaines de ventilation
 - * Les usines de ventilation
 - Les salles de régulation
 - Les péages

- 2) Les équipements au jour du sinistre
 - a) les équipements d'action et de contrôle à disposition du régulateur
 - la gestion de la ventilation
 - * La réversibilité de la gaine d'air vicié
 - * Le cantonnement de la gaine d'air vicié
 - L'éclairage
 - Le réseau de radiocommunication
 - Les feux tricolores
 - La vidéo surveillance
 - Les télémesures
 - La détection incendie et la conduite incendie
 - * La détection incendie
 - * La conduite incendie
 - b) Les équipements de sécurité utilisables par l'utilisateur
 - Les garages
 - Les refuges et leurs équipements
 - Les niches de sécurité
 - Les dispositifs rappelant aux usagers les règles de circulation
- 3) Les secours

3° – Les risques liés à l'exploitation des tunnels et les mesures de sécurité à mettre en œuvre

- 1) Le développement rapide des fumées constitue le premier danger
- 2) L'importance des températures atteintes constitue le second danger

B - DÉROULEMENT DES FAITS

1° - Déroulement des faits côté Français

- 1) La progression du PLO
- 2) Les faits en salle de régulation
- 3) Les faits sur la plate-forme
- 4) L'intervention des secours publics

2° - Déroulement des faits côté Italien

- 1) Les faits en salle de régulation
- 2) L'action des secours

C - LES CAUSES

1° - Causes concomitantes au déroulement des faits

- 1) Retard dans la détection de l'incendie
 - a) Insuffisante surveillance du tunnel
 - b) Défaut de prise en compte des données transmises par les opacimètres (pic d'opacité)
- 2) Impréparation et improvisation dans la gestion de l'événement
 - a) Fermeture tardive du tunnel
 - b) Retard dans l'allumage des feux de jalonnement
 - c) Absence d'équipe de première intervention côté italien
 - d) Appel tardif des pompiers
 - e) Absence de prise de pilotage
- 3) Absence de prise de commandement et ses conséquences

2° - Causes antérieures au déroulement des faits

- 1) Absence de formation des régulateurs
 - a) La formation des régulateurs
 - b) Le suivi de l'activité
 - c) Les exercices d'alerte et d'entraînement
- 2) Insuffisance de l'équipe des premiers secours
 - a) Côté français
 - b) Côté italien
- 3) Absence de préparation du personnel pour faire face à une situation de crise
- 4) Etat des équipements
 - a) Non fonctionnement des anémomètres
 - b) Réseau téléphonique
 - c) Feu de jalonnement n° 11
 - d) Barres anti-panique
 - e) Problème de vibration du ventilateur 2 de la gaine 5
 - f) Le réseau de radio communication
- 5) Mauvaises relations avec le CSP de CHAMONIX

II - LE CAS DE GERARD RONCOLI

A - RÔLE ET FONCTIONS

- 1 - Historique
 - a) Carrière et promotion
 - b) Connaissance des risques
- 2 - Tâches
 - a) La place de Gérard RONCOLI dans la société française d'exploitation
 - b) Le descriptif du poste de Gérard RONCOLI

B - CONSTAT ET RESPONSABILITÉ

- 1 - Fautes directes
 - a) Absence dans la salle de régulation
 - b) Absence de prise de commandement
- 2 - Fautes indirectes
 - a) Absence de réflexion sur la sécurité opérationnelle
 - Pas de retour d'expérience
 - Pas de réflexion sur l'utilité de certains équipements
 - Pas de réflexion sur la formation de ses subordonnés
 - Absence de définition du rôle de chacun et de coordination entre les personnels
 - Pas d'information suffisante de la hiérarchie
 - b) Mauvaises relations avec les pompiers
- 3 - Lien de causalité

III - LE CAS DE MICHEL CHARLET

A - ANALYSE THÉORIQUE DU RÔLE DU MAIRE

- 1) Les pouvoirs de police générale du maire
- 2) les pouvoirs de police du maire sur le tunnel du Mont-Blanc

B - ANALYSE DU RÔLE DE MICHEL CHARLET

- 1) Connaissance de l'étendue de son pouvoir
- 2) La connaissance de la réalité des risques

IV - SUR L'ACTION CIVILE

A - L'ÉTENDUE DES APPELS

B - LES DEMANDES PRÉSENTÉES À L'ENCONTRE DE GÉRARD RONCOLI ET DE MICHEL CHARLET

PAR CES MOTIFS LA COUR

Sur l'action publique
Sur l'action civile