



COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME  
EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS

DEUXIÈME SECTION

DÉCISION

SUR LA RECEVABILITÉ

de la requête n° 69869/01  
présentée par Joël et Patricia BONE  
contre la France

La Cour européenne des Droits de l'Homme (deuxième section), siégeant  
le 1<sup>er</sup> mars 2005 en une chambre composée de :

MM. A.B. BAKA, *président*,

J.-P. COSTA,

I. CABRAL BARRETO,

V. BUTKEVYCH,

M. UGREKHELIDZE,

M<sup>mes</sup> E. FURA-SANDSTRÖM,

D. JOČIENĚ, *juges*,

M. S. NAISMITH, *greffier adjoint de section*,

Vu la requête susmentionnée introduite le 17 janvier 2001,

Après en avoir délibéré, rend la décision suivante :

## EN FAIT

Les requérants, M. et M<sup>me</sup> Joël et Patricia Bône, sont des ressortissants français, nés respectivement en 1956 et 1961 et résidant à Ecommoy.

### A. Les circonstances de l'espèce

Les faits de la cause, tels qu'ils ont été exposés par les requérants, peuvent se résumer comme suit.

La SNCF (société nationale des chemins de fer français) est une entreprise publique détenant un monopole d'Etat de transport ferroviaire.

Le 23 décembre 1996, le fils des requérants, Christophe Bône, âgé de quatorze ans, prit un train de la SNCF en gare d'Ecommoy avec quatre camarades d'école afin de se rendre au Mans. A l'issue du trajet de retour en fin d'après-midi, alors que le train (n° 8711) dans lequel il se trouvait avec ses camarades était arrivé en gare d'Ecommoy, Christophe Bône ouvrit la porte du wagon du côté de la voie adjacente et entreprit d'en descendre de ce côté et non du côté du quai prévu à cet effet. Il fut alors happé et heurté mortellement par un autre train (n° 13036) arrivant sur cette voie et n'effectuant pas d'arrêt en gare.

Une enquête préliminaire fut ouverte le même jour. A son arrivée sur les lieux quelques minutes après l'accident, la gendarmerie nationale informa le procureur de la République adjoint du Mans de l'accident et procéda aux premières constatations. Elle requit un médecin, qui constata le décès de la victime et procéda à des clichés photographiques du corps de celle-ci et des lieux, ainsi qu'à l'établissement d'un croquis d'état des lieux.

Sur instruction du procureur de la République, les gendarmes requièrent un médecin légiste du Mans afin de procéder à l'examen du corps de la victime. Ce médecin conclut à un décès immédiat dû au choc et à l'absence d'indice ou signe de délit ou de crime.

Les gendarmes procédèrent également à la saisie de la bande d'enregistrement (suivi de circulation) du train n° 13036 le jour de l'accident, ainsi qu'à l'audition des témoins. Le 23 décembre 1996, ils entendirent un agent de circulation de la gare d'Ecommoy et le conducteur du train ayant heurté la victime, les 24 décembre 1996 et 20 janvier 1997, les quatre camarades de la victime qui se trouvaient avec elle dans le train, et, le 17 janvier 1997, le père de la victime.

Le 24 avril 1997, la gendarmerie clôtura l'enquête préliminaire, prenant les conclusions suivantes dans son rapport : « De l'enquête effectuée, il ressort que le décès de BONE Christophe dont le corps a été découvert sur la voie en gare d'Ecommoy résulte bien du fait qu'il est descendu du côté

des voies et qu'un train l'a happé alors qu'il se trouvait au dehors ». Elle transmet le dossier de la procédure au procureur de la République du Mans.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1997, les requérants reçurent la lettre suivante de leur avocat :

« Le parquet se désintéresse manifestement de cette affaire, aucune enquête n'ayant été menée sur les circonstances du décès.

Les faits en cause sont susceptibles de qualification pénale, en particulier au regard des articles 221-6 et 221-7 du code pénal.

La voie pénale reste la plus appropriée pour que justice soit rendue dans l'esprit de tout un chacun et pour que la famille soit le plus rapidement et le plus complètement indemnisée : c'est par la voie pénale que la preuve de la faute de la SNCF pourra être le plus facilement administrée.

Il convient donc en l'état de porter plainte avec constitution de partie civile devant le Doyen des juges d'instruction (...)

Je souligne à votre intention qu'il sera sans doute demandé à vos assurés de consigner une somme arrêtée par le juge d'instruction, c'est-à-dire de la déposer par mon intermédiaire à la régie du tribunal.

D'expérience, cette somme avoisine les 3 000 francs [457,35 euros] (...) »

Le 12 juillet 1997, les requérants portèrent plainte avec constitution de partie civile contre X pour homicide involontaire sur la personne de leur fils sur le fondement des articles 221-6 et 221-7 du code pénal.

Par ordonnance du 5 septembre 1997, le doyen des juges d'instruction du tribunal de grande instance du Mans, constatant que les parties civiles ne bénéficiaient pas de l'aide juridictionnelle, fixa la consignation à 5 000 francs (FRF), soit 762,25 euros (EUR).

Le 9 octobre 1997, une information fut ouverte et G.A., directeur d'exploitation SNCF de la Sarthe et de la Mayenne et directeur départemental de la SNCF, fut mis en examen du chef d'homicide involontaire.

Le 15 décembre 1999, le ministère public requit le non-lieu au profit de G.A. et la mise en examen de la SNCF en sa qualité de personne morale.

Le 11 janvier 2000, le juge d'instruction rendit une ordonnance de non-lieu à l'égard de G.A., constatant qu'aucune négligence ou imprudence ou inobservation des règlements en rapport avec le décès de Christophe Bône ne pouvait lui être personnellement reprochée. L'information se poursuivit à l'égard de la SNCF.

Le 14 février 2000, les requérants se virent notifier les conclusions de l'expertise technique ordonnée par le juge d'instruction et confiée à P.P. en vue d'un « rapport de type mécanique ». L'expert constatait notamment que l'installation par la SNCF d'un système de blocage sélectif des portes du train à l'arrêt ne constituait qu'une recommandation pour le matériel ancien

tel que celui en cause, qu'une telle installation dépendait d'impératifs économiques de coût et de rentabilité et que « des informations [étant] gravées sur chaque vitre de porte », « les passagers [devaient] examiner le côté accessible au quai avant de manoeuvrer l'ouverture des portes ». Les requérants présentèrent des observations sur le rapport d'expertise par l'intermédiaire de leur avocat le 24 février 2000.

Le 25 octobre 2000, le juge d'instruction rendit une ordonnance de non-lieu, retenant qu'il ne résultait pas de l'information de charges suffisantes contre quiconque d'avoir commis le délit d'homicide involontaire. L'ordonnance était motivée comme suit :

« Attendu qu'il résulte de l'information les faits suivants :

Le 23 décembre 1996 à 18 heures, les militaires de la brigade de la gendarmerie d'Ecommoy étaient informés par les services de la gare SNCF d'Ecommoy de la survenance d'un accident en cet endroit, un individu ayant mortellement chuté à 17h50 d'un train omnibus assurant la liaison Le Mans-Château du Loir (...)

Des premiers éléments de l'enquête, il résultait que BONE Christophe (...) rentrait du Mans par cet omnibus en compagnie de camarades. Il était descendu de ce train en gare d'Ecommoy du côté de la voie, la porte du wagon n'étant pas équipée d'un système de verrouillage empêchant l'accès à la contre-voie. Il était alors happé et heurté mortellement par un deuxième train qui assurait la liaison Tours-Le Mans et qui n'effectuait pas d'arrêt en cette gare.

Le décès de Christophe BONE était constaté par le docteur M. puis par le docteur P. qui à la lumière des lésions observées estimait que le décès avait été immédiat.

Le conducteur du deuxième train assurant la liaison Tours-Le Mans était entendu. Il indiquait avoir vu Christophe BONE descendre de son train du côté des voies. Il déclarait avoir immédiatement actionné le dispositif de freinage d'urgence après le choc. Il précisait que cette gare était faiblement éclairée.

Une planche photos et un croquis des lieux étaient réalisés.

Les témoins directs de cet accident étaient entendus.

D. Mélanie et J. Morgan confirmaient que Christophe BONE avait pris ce train, par le côté droit en gare du Mans. Elles indiquaient qu'arrivé en gare d'Ecommoy, le groupe de jeunes ne savait pas par quel côté ils devaient descendre du train, les vitres des wagons étant teintées. Elles déclaraient que Morgan J. avait essayé d'ouvrir la porte côté gauche alors que Christophe BONE ouvrait sans effort la porte du côté droit donnant sur la voie. Elles précisaient lui avoir indiqué qu'il ne descendait pas du bon côté, Christophe BONE leur avait alors répondu : « c'est pas grave, je traverserai la voie après ». Elles indiquaient penser que ce dernier n'avait pas vu le train en sens inverse.

Le père de la victime était entendu. Il indiquait que Christophe BONE prenait ce train pour la première fois seul avec ses camarades. Il imputait cet accident mortel à la fatalité, expliquant que son fils était descendu du train par le côté droit, côté qu'il avait emprunté lors de sa montée dans le train en gare du Mans (...)

L'information ne permettait pas d'acquiescer la certitude que les portières situées du côté quai étaient restées bloquées. Toutefois, il résultait des dépositions des témoins de l'accident que les vitres du wagon étant teintées, il était difficile de voir clairement quel était le côté du wagon à emprunter pour descendre le long du quai et ce d'autant plus que la gare d'Ecommoy était faiblement éclairée.

En outre, les investigations menées sur commission rogatoire établissaient que le train TER [train express régional] en cause était équipé au moment des faits d'un système global de verrouillage non sélectif des portes qui n'était mis en œuvre qu'à l'instant où le convoi dépassait la vitesse de 3 km/h.

Le train en cause construit en 1967 et rénové en 1991 apparaissait comme conforme aux règles impératives en vigueur.

Il était cependant versé au dossier une recommandation de l'Union Internationale des Chemins de Fer – UIC n° 560 OR 3.1. 1.1.1. – 11<sup>ème</sup> édition du 01/01/90, qui préconisait la mise en place de système de verrouillage sélectif sur les nouveaux trains construits (TGV et nouveaux TER).

Le point 3.2.2.4. de cette recommandation précitée semblait prescrire cette installation pour les équipements mis en œuvre après 1987, prescription qui semblait applicable au TER en cause qui avait subi une rénovation en 1991 (...)

L'expertise technique ordonnée par Nous et réalisée par [P.P.] écartait toute négligence, imprudence ou non respect d'une obligation de sécurité imposée par la loi ou les règlements de la part de la SNCF dans la survenance de cet accident.

L'expert indiquait en effet que le TER en cause ne pouvait faire l'objet d'un système sélectif de verrouillage dans la mesure où cette rame avait été construite en 1967 et présentait une structure incompatible avec toutes les modifications préconisées ultérieurement. Il indiquait que la rénovation entreprise en 1991 n'avait en rien entraîné la modification de la structure de cette voiture. Il précisait que la norme UIC versée au dossier n'était en fait constitutive que d'une recommandation.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, il y a lieu d'ordonner un non-lieu, l'élément constitutif tenant à l'existence d'une faute de négligence ou d'imprudence faisant défaut. »

Les requérants interjetèrent appel de l'ordonnance de non-lieu devant la cour d'appel d'Angers.

Le 5 décembre 2000, les requérants déposèrent un mémoire, dans lequel ils invoquaient la volonté de la SNCF de faire des économies en n'équipant pas le train responsable de l'accident du système de verrouillage préconisé par la recommandation UIC, cela au prix de la sécurité et de la vie de ses voyageurs parce que, comme l'avait relevé l'expert, cela aurait nécessité une transformation complète du train, « sans doute trop élevée pour être budgétée ».

Par arrêt du 10 janvier 2001, la chambre de l'instruction de la cour d'appel confirma l'ordonnance de non-lieu en ces termes :

« Il est (...) vain de théoriser sur la circonstance que la SNCF se serait refusée, uniquement par souci d'économie, à cette modification, laquelle n'aurait pu se faire qu'au prix d'une transformation complète, sans doute trop élevée pour être budgétée, alors que des informations sont gravées sur chaque vitre de porte, invitant les passagers à examiner le côté accessible au quai avant d'en manœuvrer l'ouverture. En réalité, ce malheureux accident trouve son origine dans l'imprudence manifestée par la jeune victime, qui, solennellement mis en garde par Mélanie D., n'envisageait rien moins, une fois sa descente accomplie, que de traverser ensuite la voie à pied. »

Les requérants formèrent chacun un pourvoi en cassation.

Le 21 novembre 2001, la chambre criminelle de la Cour de cassation déclara leurs pourvois irrecevables sur le fondement de l'article 575 du code de procédure pénal, aucun des moyens des pourvois ne justifiant d'un grief que cet article autorise la partie civile à formuler à l'appui de son pourvoi contre un arrêt de chambre de l'instruction en l'absence de recours du ministère public.

## **B. Le droit interne pertinent**

Les articles pertinents du code pénal se lisent comme suit :

### **Article 221-6**

« Le fait de causer, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 300 000 francs [45 000 EUR] d'amende.

En cas de manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, les peines encourues sont portées à cinq ans d'emprisonnement et à 500 000 francs [75 000 EUR] d'amende. »

### **Article 221-7**

« Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2, de l'infraction définie à l'article 221-6 (...) »

## **GRIEFS**

1. Les requérants se plaignent d'une atteinte au droit à la vie et citent l'article 2 de la Convention, faisant valoir que la négligence de la SNCF dans le respect des normes de sécurité en n'installant pas de dispositif de blocage des portes du train côté voie afin de faire des économies était à l'origine de l'accident mortel de leur fils.

2. Invoquant l'article 6 § 1 de la Convention, ils font valoir que les autorités judiciaires « ont essayé d'étouffer l'affaire » afin de protéger la

SNCF en ne diligentant aucune enquête sur les circonstances de la mort de leur fils, les obligeant à se constituer parties civiles. Ils exposent avoir mandaté un avocat qui, s'étant rendu au parquet afin d'avoir accès à un procès-verbal d'enquête, aurait constaté qu'aucun dossier n'existait au nom de leur fils. Ils ajoutent qu'après le dépôt de leur plainte avec constitution de partie civile, le juge d'instruction en charge de l'affaire n'aurait pas véritablement recherché si la responsabilité pénale de la SNCF pouvait être engagée. Dans la partie « exposé de l'objet de la requête » du formulaire de requête, ils disent vouloir que « la SNCF soit reconnue coupable comme il se doit, pour la mort de [leur] fils ».

3. Sur le même fondement, ils estiment que la volonté des autorités de protéger la SNCF est également démontrée par l'exigence d'une consignation de 5 000 FRF, soit 762,25 EUR, alors qu'ils avaient été informés qu'elle serait d'un montant de 3 000 FRF, soit 457,35 EUR, et l'absence d'indication dans l'ordonnance de non-lieu du 25 octobre 2000 de la possibilité de faire appel.

## EN DROIT

1. Les requérants se plaignent d'une atteinte au droit à la vie de leur fils. Ils invoquent l'article 2 de la Convention, qui dispose :

« 1. Le droit de toute personne à la vie est protégé par la loi. La mort ne peut être infligée à quiconque intentionnellement, sauf en exécution d'une sentence capitale prononcée par un tribunal au cas où le délit est puni de cette peine par la loi. (...) »

La Cour relève que les requérants estiment que la SNCF doit être tenue pour responsable du décès accidentel de leur fils alors âgé de quatorze ans en ce qu'elle n'a pas mis en œuvre les mesures techniques nécessaires au blocage systématique, du côté de la voie, de la porte du wagon du train dans lequel leur fils se trouvait.

La Cour rappelle, en premier lieu, que la première phrase de l'article 2 § 1 de la Convention, qui se place parmi les articles primordiaux de la Convention en ce qu'il consacre l'une des valeurs fondamentales des sociétés démocratiques qui forment le Conseil de l'Europe, astreint l'Etat non seulement à s'abstenir de provoquer la mort de manière volontaire et irrégulière, mais aussi à prendre les mesures nécessaires à la protection de la vie des personnes relevant de sa juridiction (voir, par exemple, *L.C.B. c. Royaume-Uni* arrêt du 9 juin 1998, *Recueil des arrêts et décisions* 1998-III, p. 1403, § 36).

La Cour a ainsi jugé qu'il existait à la charge de l'Etat une obligation positive d'adopter et de respecter une réglementation de protection des citoyens dans le domaine de la santé publique (*cf. Calvelli et Ciglio c. Italie* [GC], n° 32967/96, § 49, CEDH 2002-I ; *Vo c. France* [GC], n° 53924/00,

§ 89, CEDH 2004-...) ou des activités dangereuses (cf. *Öneryildiz c. Turquie* [GC], n° 48939/99, §§ 89-90, 30 novembre 2004). Elle a également eu à connaître d'affaires dans lesquelles était en cause le respect par les autorités nationales d'une réglementation imposant des normes de sécurité (voir l'arrêt *Öneryildiz c. Turquie* précité, et, concernant la sécurité à bord d'un navire, *Leray et autres c. France* (déc), n° 44617/98, 16 janvier 2001 ; et sur un chantier de construction, *Cecilia Pereira Henriques et autres c. Luxembourg* (déc.), n° 60255/00, 26 août 2003).

Elle rappelle en outre que si l'article 2 de la Convention peut, dans certaines circonstances bien définies, mettre à la charge des autorités l'obligation positive de prendre préventivement des mesures d'ordre pratique pour protéger l'individu contre autrui ou, dans certaines circonstances particulières, contre lui-même, il faut interpréter cette obligation de manière à ne pas imposer aux autorités un fardeau insupportable ou excessif, sans perdre de vue, notamment, l'imprévisibilité du comportement humain et les choix opérationnels à faire en matière de priorités et de ressources (voir, *mutatis mutandis*, *Keenan c. Royaume-Uni*, n° 27229/95, § 90, CEDH 2001-III ; *A.A. et autres c. Turquie*, n° 30015/96, §§ 44-45, 27 juillet 2004).

La Cour relève qu'en l'espèce, il existait indubitablement une réglementation visant à garantir la sécurité des voyageurs et qu'il ressort du rapport d'expertise technique ordonné par le juge d'instruction que ces normes de sécurité étaient connues et appliquées par la SNCF dans la mesure où elles avaient un caractère légalement obligatoire.

Ce que contestent les requérants, c'est que ces normes fussent d'un niveau suffisant afin de protéger la vie de leur fils, et plus largement, de tout voyageur se trouvant dans la même situation.

La Cour est, certes, consciente de la dimension tragique que revêtent les circonstances de l'affaire qui lui est soumise. Elle considère cependant que l'article 2 de la Convention ne saurait être interprété comme garantissant à toute personne un niveau absolu de sécurité dans toutes les activités de la vie comportant un risque d'atteinte à l'intégrité physique. En particulier, l'on ne saurait reconnaître à la charge de l'Etat une obligation positive de protection des voyageurs imprudents.

Or, elle relève, à l'instar de la chambre d'accusation, qu'il ressort des éléments d'enquête que l'adolescent avait lui-même actionné l'ouverture de la porte du wagon du côté de la voie, qu'il était conscient du fait qu'il ne descendait pas du côté accessible du quai de la gare, et, qu'alerté sur ce point par une camarade, il avait estimé pouvoir traverser la voie pour rejoindre le quai, ignorant en cela le message d'avertissement d'un grave danger encouru dans une telle situation et inscrit sur la porte du wagon.

De l'avis de la Cour, c'est donc le comportement très imprudent du fils des requérants qui fut la cause déterminante du drame ayant conduit à son décès accidentel, et l'on ne saurait reprocher, dans les circonstances de la cause, aux autorités nationales de ne pas avoir pris des mesures qui auraient

pu avoir pour effet de préserver la vie de celui-ci. Sur ce point, la Cour est frappée par l'analogie avec l'affaire précitée *A.A. et autres contre Turquie*, dans laquelle était en cause l'attitude de l'Etat, qui n'aurait pas pris les mesures propres à empêcher un suicide. Toutes choses égales d'ailleurs, la grave imprudence commise par l'adolescent dans la présente affaire, et qui est la cause de son décès, ne saurait entraîner le constat du manquement de l'Etat à ses obligations positives.

Partant, la Cour estime que le grief tiré de la violation l'article 2 de la Convention, pris sous son volet substantiel, est manifestement mal fondé et doit être rejeté en application de l'article 35 §§ 3 et 4 de la Convention.

2. Les requérants se plaignent de l'absence d'enquête sur les circonstances du décès de leur fils avant qu'ils ne se constituent parties civiles et de l'inefficacité de l'information qui a succédé à cette plainte, faisant valoir que les autorités internes auraient cherché à « étouffer l'affaire » pour protéger la SNCF. Ils allèguent la violation de leur droit à un procès équitable garanti par l'article 6 § 1 de la Convention, qui se lit comme suit :

« Toute personne a droit à ce que sa cause soit entendue équitablement (...) par un tribunal (...), qui décidera (...) des contestations sur ses droits et obligations de caractère civil (...) »

Compte tenu des circonstances de l'espèce, la Cour analysera le grief sous l'angle de l'article 2 précité de la Convention, pris sous son volet procédural, que les requérants invoquent en substance.

Tout d'abord, en ce que le grief de ces derniers consiste à se plaindre que l'enquête préliminaire, puis l'information ouverte à la suite de leur plainte avec constitution de partie civile, n'aient pas abouti à la condamnation de la SNCF ou de l'un de ses responsables, la Cour rappelle que l'article 2 précité, pas plus que l'article 6 § 1 de la Convention, n'implique le droit de faire poursuivre ou condamner un tiers au pénal, ou une obligation de résultat supposant que toute poursuite doit se solder par une condamnation, voire par le prononcé d'une peine déterminée (*cf. mutatis mutandis, Perez c. France* [GC], n° 47287/99, § 70, CEDH 2004-I et l'arrêt *Öneryildiz c. Turquie* précité, § 96).

Toutefois, les obligations positives énoncées à la première phrase de l'article 2 impliquent également, notamment dans l'hypothèse où est en cause le respect d'une réglementation de protection de la vie, l'instauration d'un système judiciaire d'enquête efficace au terme duquel l'on ne pourra relever l'apparence d'une appréciation arbitraire des faits à l'origine du décès et de nature à mener, le cas échéant, à la répression et à la sanction des violations du droit en jeu (*Leray et autres c. France*, décision précitée ; *Öneryildiz c. Turquie*, arrêt précité, § 91).

La Cour estime qu'en l'espèce, l'enquête effectivement diligentée par les autorités internes remplissait les exigences découlant de l'article 2 de la

Convention avant et après que les requérants se soient constitués parties civiles.

Elle constate, en effet, qu'une enquête judiciaire préliminaire a débuté dès la survenance du décès de Christophe Bône le 23 décembre 1996 et qu'elle a consisté en divers actes visant à déterminer les circonstances de l'accident mortel. Un examen médical du corps de la victime a été pratiqué, un croquis et des photographies des lieux ont été réalisés, la bande d'enregistrement de circulation du train ayant heurté la victime a été saisie et les témoins directs et indirects de l'accident ont été entendus. A l'issue de ces mesures d'enquête, soit le 24 avril 1997, la gendarmerie a transmis un rapport au procureur de la République concluant au décès accidentel de la victime en raison du choc dû à sa descente du train du côté de la voie.

La Cour constate, à cet égard, que les éléments du dossier contredisent l'hypothèse avancée par les requérants de l'absence totale d'enquête au stade préliminaire de la procédure sur les circonstances du décès de leur fils. Selon la Cour, l'enquête préliminaire critiquée en avait, au contraire, cerné la cause et avait permis d'en connaître les circonstances de manière suffisamment précise, de sorte que le décès ne pouvait plus, à ce stade de la procédure, être considéré comme étant survenu dans des conditions « suspectes ».

Quant à l'information ouverte à la suite de la plainte avec constitution de partie civile des requérants, la Cour relève que cette dernière, déposée contre X du chef d'homicide involontaire, était motivée par la volonté de voir reconnaître une faute pénale de la SNCF comme étant à l'origine du décès de Christophe Bône.

A cet égard, la Cour relève que le juge d'instruction a procédé à la mise en examen d'un responsable de la SNCF ainsi que de la SNCF, personne morale, afin de rechercher l'existence d'une faute pénale susceptible d'être retenue à leur encontre et qu'il a ordonné une expertise technique afin de déterminer la nature des obligations de la SNCF en matière de sécurité dans le train en cause. Au vu de l'ensemble des éléments en leur possession, aux termes d'une analyse détaillée et de décisions motivées, le juge d'instruction, puis la chambre de l'instruction, ont conclu à l'absence de charges suffisantes contre quiconque d'avoir commis le délit d'homicide involontaire.

Au vu de ce qui précède, la Cour estime que les autorités judiciaires ont procédé à un examen approfondi et impartial des circonstances entourant le décès de Christophe Bône, et relève qu'elles ont conclu que la responsabilité pénale de la SNCF ne pouvait pas être engagée à l'issue d'une procédure contradictoire à laquelle les requérants ont eu pleinement accès, notamment par l'intermédiaire de leur avocat.

Partant, la Cour ne décèle, dans les circonstances de l'espèce, aucune raison laissant penser que l'Etat défendeur n'aurait pas satisfait à ses obligations au regard de l'article 2 de la Convention, pris sous son volet

procédural, que ce soit au stade de l'enquête préliminaire ou au stade de l'information ouverte à la suite de la plainte des requérants.

Elle n'aperçoit, en outre, dans le dossier, aucun élément susceptible d'appuyer la thèse de ces derniers, selon laquelle les autorités auraient cherché à éviter à la SNCF une condamnation pénale.

Il s'ensuit que cette partie de la requête est manifestement mal fondée et doit être rejetée en application de l'article 35 §§ 3 et 4 de la Convention.

3. Sur le fondement de l'article 6 § 1 de la Convention précité, les requérants font valoir que la volonté des autorités internes de protéger la SNCF ressort également du montant de la consignation réclamée par le doyen des juges d'instruction et de l'absence d'indication de la possibilité de faire appel dans l'ordonnance de non-lieu.

La Cour relève que la somme de 3 000 FRF, soit 457,35 EUR, initialement indiquée aux requérants comme montant de la consignation n'était qu'une approximation donnée « d'expérience » par leur avocat afin de les préparer à cette exigence légale, conditionnant la recevabilité de leur plainte avec constitution de partie civile, ce qui ne saurait lier le doyen des juges d'instruction dans la détermination du montant de la consignation répondant à une bonne administration de la justice en l'espèce.

Au demeurant, la Cour relève que ce montant était raisonnable (*cf. a contrario, Ait-Mouhoub c. France*, arrêt du 28 octobre 1998, *Recueil* 1998-VIII) et qu'il n'a pas entravé le déclenchement de l'action publique, les requérants, non bénéficiaires de l'aide juridictionnelle, ayant versé la consignation, de même qu'ils ont pu faire appel de l'ordonnance de non-lieu devant la chambre de l'instruction dans les délais et formes requis.

Il s'ensuit que ce grief est manifestement mal fondé et doit être rejeté en application de l'article 35 §§ 3 et 4 de la Convention.

Par ces motifs, la Cour, à l'unanimité,

*Déclare* la requête irrecevable.

S. NAISMITH  
Greffier adjoint

A.B. BAKA  
Président