

Colloque : Le traitement judiciaire des accidents collectifs
TGI Paris 4 octobre 2019

Troisième table-ronde : quels rôles des acteurs ?

Le rôle de la Section de Recherches des Transports Aériens et ses interlocuteurs

Colonel Laurent Chartier

Commandant de la Section de Recherches de la Gendarmerie des Transports Aériens

Formation spécialisée de la gendarmerie nationale, la gendarmerie des transports aériens (GTA) a été créée le 31 mars 1953. Elle est placée pour emploi auprès du directeur général de l'aviation civile. Forte de son histoire et de ses traditions, la GTA a développé un large éventail de compétences qui recouvre, outre les missions classiques qui sont dévolues à la gendarmerie nationale en matière de police administrative et judiciaire, les contrôles dans les domaines de la sûreté, les investigations relatives aux accidents aériens civils, le renseignement d'intérêt aéronautique ainsi qu'une forte capacité d'intervention sur les aéroports.

Présente sur l'ensemble du territoire national, la gendarmerie des transports aériens compte environ 1100 personnels, militaires et civils.

Suite à l'accident du Concorde survenu le 25 juillet 2000, il a été décidé la création d'une unité spécifique au sein de la GTA en mesure de procéder aux investigations judiciaires d'une telle catastrophe. La section de recherches des transports aériens a ainsi été créée en 2004 à Roissy. Particulièrement sollicitée, notamment dans le cadre de dossiers souvent complexes, cette unité a connu une forte réorganisation en 2017 qui s'est traduite par une augmentation de ses effectifs afin de répondre aux nouvelles menaces sur la criminalité organisée et consolider ses capacités en investigations aéronautiques. Forte de 44 militaires, l'unité est implantée à proximité de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et dispose d'une compétence nationale.

1. Une unité avec des capacités et missions spécifiques

Cette unité dispose en premier lieu de deux divisions d'investigations : une première en ce qui concerne les investigations aéronautiques, liées aux accidents d'aéronefs, et une seconde liée à la lutte contre la criminalité organisée. Ces deux divisions sont appuyées par un groupe d'analyse et de renseignement, par un groupe en charge des relations internationales, et un groupe d'observation et de surveillance.

La section de recherches des transports aériens intervient donc dans 4 domaines, en lien avec l'aviation civile :

- l'accidentologie et la délinquance aéronautique (crashes, drones, survol de zones interdites, etc.) ;

- la criminalité organisée liée à l'aviation civile (importation de stupéfiants, trafic d'armes, vols de fret en bande organisée, travail dissimulé, etc.) ;
- le renseignement (traitement des sources humaines, mise en œuvre de techniques spéciales d'enquêtes, etc.) ;
- la coopération internationale (participation à différentes actions internationales, mise en place de partenariats et de formations).

La division des investigations aéronautiques est chargée du contentieux des accidents d'aéronefs civils, commerciaux ou d'aviation générale survenant sur le territoire national ou à l'étranger, dès lors qu'une victime est un ressortissant français et qu'il s'agit d'un accident grave.



Ses enquêteurs bénéficient de l'expertise des techniciens en identification criminelle de la cellule d'identification criminelle et numérique aéronautique lors des constatations et d'un réseau de réservistes de haut niveau (pilotes de ligne, experts en mécanique aéronautique...).

En appui de cette division, le groupe relations internationales apporte son concours aux enquêteurs dans leurs investigations à caractère transnationales et aux actions de formations à l'étranger. Il assure également le suivi documentaire de l'unité. Ses militaires ont un rôle de représentation de la SRTA au sein de certaines institutions internationales (Europol, Interpol, etc...) et participent à différentes actions et groupes de travail internationaux (Groupe Pompidou, Airpol, IATA, Global Airport Action Days sous l'égide d'Europol).

2. Conduite des enquêtes judiciaires et dossiers emblématiques

L'enquête judiciaire, conduite dans les premiers temps sous la direction d'un parquet, prend majoritairement la forme d'une enquête en flagrant délit pour homicide(s) involontaire(s). La section de recherches de la gendarmerie des transports aériens prend en général la direction des enquêtes sur des accidents aériens ayant conduit à plusieurs décès. Elle s'appuie néanmoins sur les unités locales : les brigades de gendarmerie des transports aériens (BGTA), qui dirigent principalement les enquêtes sur des accidents matériels et corporels, et les unités de la police nationale ou de la gendarmerie départementale dans chaque département.

Présents sur site, les enquêteurs se divisent entre techniciens en identification criminelle spécialisés dans la recherche de preuves et d'indices sur les aéronefs et officiers de police judiciaire spécialisés dans le domaine de l'aéronautique, eux-mêmes souvent pilotes privés dans le civil. L'enquête judiciaire cherchera ainsi à déterminer une éventuelle responsabilité pénale dans la survenue de l'accident aérien.

Il est important de rappeler que la communication sur ces dossiers judiciaires est bien de la responsabilité du procureur de la République.

Quelques dossiers emblématiques dont est saisie la SRTA :

- Le 24 mars 2015, à 10h50, un **Airbus A320 de la Germanwings** transportant 150 personnes et assurant la liaison Barcelone / Düsseldorf s'écrase sur la commune de Prads-Haute-Bléone (04).



- Le 9 mars 2015, un accident survient entre **deux hélicoptères en Argentine** lors du tournage de l'émission « Dropped » impliquant 8 victimes françaises dont des sportifs de haut niveau.



3. L'interaction avec les autres acteurs dans un milieu très spécialisé

Dans le cadre de la prise en compte des accidents d'aéronefs, la SRTA doit faire face à deux missions principales. D'une part, celle de la détermination des causes et responsabilités de l'accident, d'autre part celle de l'identification des victimes. Ainsi, au-delà du magistrat compétent, l'unité entretient un partenariat privilégié avec deux interlocuteurs particuliers, le bureau enquête analyse (BEA ou BEA-E) et l'unité nationale d'identification de victimes de catastrophe (UNIVC).

Sur le plan opérationnel, la bonne exécution de ces missions repose sur la prise en compte de plusieurs phases successives où ces différents acteurs doivent se connaître parfaitement pour interagir efficacement :

- Le déclenchement de la mission et la projection sur site (sur le territoire national, à l'étranger, moyens de transports aériens ou routiers, équipe en back-office...)
- La mission in-situ (interactions avec le BEA ou le BEA-E, l'UNIVC, les unités locales, les autorités administratives et judiciaires, les secours...)
- Les moyens matériels (renfort drones, hélico, criminalistique, gel des lieux par modélisation 3D avec une précision centimétrique...)
- La sécurité des personnels (pollution, zone montagneuse...)

L'interaction avec ces deux acteurs majeurs est donc tout autant excellente que nécessaire.

Dans le cadre de l'UNIVC, l'institut de recherches criminelles de la gendarmerie nationale est en mesure de déployer sa propre unité : l'unité gendarmerie d'identification de victimes de catastrophes (UGIVC). Comptant une cinquantaine de militaires de la gendarmerie et du service de santé des armées, ainsi qu'autant de réservistes volontaires, cette unité a acquis au fil des ans et des catastrophes naturelles ou technologiques une solide expérience. Mettant en œuvre des protocoles validés avec Interpol depuis la catastrophe du Tsunami en Thaïlande en 2004, l'UGIVC comporte deux composantes afin de procéder à l'identification des victimes. Il s'agit d'une équipe « ante-mortem » d'une part, en charge du recueil des éléments de la victime auprès de ses proches et médecins traitants, et d'une équipe « post-mortem » d'autre part, en charge de l'examen des corps (autopsie, examen dentaire, prélèvements dans le cadre des empreintes digitales et génétique). L'identification des victimes est ainsi proposée par une commission de « conciliation » mettant en confrontation les éléments de chacune des deux équipes. Dans ces situations toujours délicates, les corps sont ainsi rendus aux familles qui peuvent entamer leur deuil.