

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

**Troisième table-ronde : quels rôles des acteurs ?**

***Jean-Luc Gadaud***  
***1er vice-président chargé de l’instruction***  
***et doyen coordonnateur du Pôle santé publique et accidents collectifs de Paris***

Après avoir entendu ce matin la voix de la doctrine, celles des parquets et des intervenants du temps de crise en cas d’accidents collectifs, je vous remercie de donner la parole au plus muet des acteurs spécialisés en matière d’accident collectif à savoir le juge d’instruction. N’est-il pas paradoxal en effet de constater que c’est sur lui in fine que reposent toutes les enquêtes menées de front dans nos cabinets et pourtant qu’en même temps il est le seul à ne pas pouvoir communiquer sur ces procédures en application de l’article 11 du CPP ?

Vous me permettez donc d’abuser de ce rare créneau de parole, si par extraordinaire je dépassai mon temps de parole.

En introduction, il est important de rappeler que l’accident collectif n’est pas juridiquement défini dans les textes. Il peut être de différente nature : aéronautique, ferroviaire, routier, maritime, immobilier, industriel ou plus généralement être un fait à forte volumétrie de victimes directes ou indirectes.

La meilleure définition qu’on ait pu donner est celle du professeur LIENHARD, prochain intervenant, reprise par le tribunal correctionnel de Thonon-les-Bains dans son jugement du 26 juin 2013 à savoir : « un événement funeste, brutal, instantané et ponctuel, à l’origine d’une destruction humaine ou matérielle concernant un certain nombre de victimes dans un temps et un même lieu et nécessitant par son ampleur ou son impact la mise en œuvre de moyens spécifiques ».

Jusque dans les années 1980-90 l’on désignait plutôt ces faits sous la formule de catastrophes naturelles. L’émergence de la notion d’accidents collectifs est fondamentale.

Elle consacre 3 évolutions essentielles :

- la position de la jurisprudence à retenir de moins en moins l’exonération pour force majeure traduction juridique ancienne de l’imparable et de la fatalité qu’incarnait le vocable de catastrophe naturelle,
- la recherche systématique des responsabilités humaines et des structures en cause,
- et la plus essentielle : la prise en compte des victimes.

**L’INSTRUCTION SPÉCIALISÉE EN MATIÈRE D’ACCIDENTS COLLECTIFS :**

Ces évolutions ont conduit à développer une capacité judiciaire à répondre, notamment vis à vis des parties civiles, aux enjeux émergents techniques et juridiques de ces dossiers hors normes, scientifiquement complexes, médiatiquement sensibles, pouvant concerner des dispositifs juridiques spécialisés avec une composante internationale régulièrement présente.

Je ne reviendrai pas sur l'article 706-176 du CPP et le décret d'application du 26 décembre 2014 qui a fixé les compétences matérielles et territoriales des tribunaux de grande instance de Paris et Marseille comme pôles spécialisés en matière d'accidents collectifs.

Juste faut-il ajouter que s'agissant des faits commis à l'étranger, et ils constituent la majorité des accidents aériens, c'est la nationalité française des victimes qui donne compétence à agir au tribunal de PARIS en application combinée des articles 689 du CPP et 113-7 du code pénal.

À ce jour, 3 cabinets d'instruction composent le pôle instruction de MARSEILLE et 7 celui de PARIS. Ce sont donc 10 magistrats qui sont mobilisés à l'instruction sur les accidents collectifs, sans oublier que les magistrats du parquet ont aussi fait le choix de cette spécialisation des acteurs.

### **Alors, puisque c'est le cœur de cette table ronde, pourquoi des acteurs spécialisés?**

La création de ces pôles tient évidemment compte de la technicité des investigations à diligenter, mais également des difficultés matérielles engendrées par le traitement de telles procédures au regard du nombre important de victimes. Concrètement l'intérêt de créer à l'instruction un pôle santé publique et accident collectif est pluriel :

- d'abord il s'agit de regrouper toutes ces procédures en confiant aux magistrats un nombre de dossiers moins important que dans un service d'instruction généraliste pour mieux appréhender et approfondir les questions techniques et conduire les investigations, avec l'espoir, malheureusement souvent déçu notamment au niveau international, de plus de célérité. Le risque de ce regroupement est évidemment celui de l'embolie.

- ensuite il s'agit d'établir des liens directement opérationnels avec les enquêteurs spécialisés : en premier lieu nos précieux OPJ de la SRGTA, mais aussi nos partenaires des laboratoires scientifiques de police et de gendarmerie concernant les expertises techniques et en premier lieu l'identification des victimes. Le colonel CHARTIER développera cette délicate question médico-légale de l'identification des victimes, immensément lourde de charge émotionnelle.

- mais c'est aussi réunir sur ces contentieux spécifiques des juges d'instruction formés aux sujets techniques, aguerris à l'élaboration de missions d'expertise complexes, au suivi des travaux d'expertise, plus aptes à gérer des affaires hors normes concernant de très nombreuses parties car ayant déjà pu réfléchir et développer des méthodologies spécifiques pour adapter les règles de procédure pénale à ce type de situations et aux victimes sérielles. Les retours d'expérience sur les spécificités rencontrées, la collecte organisée et minutieuse des éléments factuels, leur analyse technique pour établir le plus précisément possible les causes et les circonstances de l'accident, sont en effet essentiels pour progresser dans les stratégies d'investigations.

- dernier avantage enfin, instruire en co-saisine, c'est-à-dire en désignant en application de l'article 83-1 du CPP plusieurs juges d'instruction dans un même dossier pour juridiquement autoriser leur collaboration et concrètement échanger sur les dossiers, sur les questions juridiques soulevées et les orientations, procéder ensemble aux actes, prendre et rédiger en équipe les décisions essentielles de l'information. Ainsi par exemple procéder à plusieurs juges d'instruction à l'audition de représentants de compagnie aérienne assistés d'un bataillon de conseils spécialisés ou réaliser une perquisition à plusieurs mains favorise évidemment l'efficacité et la sérénité des actes d'instruction. J'ose affirmer ici que la co-saisine, désormais

reconnue comme une marque de fabrique dans la pratique quotidienne du PSPAC de Paris, est essentielle pour nos sujets.

Pour en revenir aux missions du juge d'instruction spécialisé, un développement s'impose sur la manifestation de la vérité judiciaire en matière d'accidents collectifs.

Les retours d'expérience permettent d'affirmer qu'aucun accident collectif n'est identique à un autre. Il résulte rarement d'une cause unique. La causalité est toujours complexe, multiple et non exclusive, à la fois technologique, humaine, réglementaire et normative.

C'est dire que les responsabilités peuvent s'enchevêtrer et se cumuler sans oublier que les responsables, notamment sur le plan pénal, peuvent être des personnes morales et/ou des personnes physiques. Les lieux et circonstances de l'accident sont aussi à l'origine de complexités supplémentaires selon que l'accident s'est produit en France ou à l'étranger.

Mais au-delà de la collecte des éléments factuels, la seule survenance d'un ou plusieurs faits, définis comme des facteurs contributifs de l'accident selon les normes internationales, aussi coûteux en vies humaines qu'ils soient, ne sont pas suffisants pour caractériser les éléments constitutifs d'une infraction pénale. Malheureusement elle suffit parfois à certains pour conclure. Le miel de tels propos fait naître des espoirs illusoire à des plaignants légitimement avides de reconnaissance. Il est plus valorisant de promettre des poursuites aux victimes que de s'engager dans la lourde besogne de caractériser l'infraction alors qu'il faut, en matière de délits non intentionnels, démontrer l'existence d'une faute pénale, distincte d'une faute civile, et d'un lien de causalité certain avec les dommages pour caractériser des délits justifiant condamnations.

C'est dire que la recherche de la responsabilité pénale se trouve au cœur de la mission du juge spécialisé, comme elle constitue aussi la plus forte attentes des victimes.

Mais ce chemin de vérité judiciaire est semé d'obstacles, il exige neutralité, technicité, complétude rigueur juridique et...du temps, quand la société médiatique exige un coupable dans la minute où un dysfonctionnement est constaté ou fantasmé.

Or la guerre du temps n'est pas gagnée : le temps judiciaire, celui des expertises individuelles ou causales, qui est aussi celui des recours parfois/souvent dilatoires, le temps de la recherche de la faute pénale et de la démonstration des liens de causalité, restent à des années-lumière de l'attente des victimes.

Parmi les obstacles, il en est un autre que juges spécialisés et parties civiles réunis dénoncent. Personne n'ignore que les accidents survenant dans le domaine des transports aériens, terrestres ou maritimes font l'objet en parallèle de l'enquête judiciaire d'une enquête de sécurité menée par des bureaux d'enquête spécialisés. L'objectif louable d'émettre des recommandations pour améliorer la prévention des accidents implique pour les membres des commissions chargées de ces enquêtes de sécurité de pouvoir identifier, sous le prisme technique, toutes les causes ayant contribué à la réalisation de l'accident. Là où le juge va démontrer la faute pénale, le spécialiste de la sécurité conclura à la défaillance. Cette approche différente est loin d'être sans conséquence. Il n'est pas question ici de remettre en cause l'intérêt de l'enquête de sécurité. Mais force est de constater que les textes internes européens et internationaux qui tentent d'organiser et de réglementer les relations entre enquête administrative et enquête judiciaire ne facilitent pas les investigations judiciaires.

Ainsi, les mécanismes mis en place notamment dans la Convention relative à l'aviation civile internationale pour assurer la primauté des objectifs de l'enquête de sécurité peuvent se révéler et se révèlent des obstacles à la communication à l'autorité judiciaire d'éléments indispensables à la manifestation de la vérité. L'argument le plus souvent invoqué pour justifier la protection des données recueillies dans le cadre de l'enquête de sécurité au détriment de l'enquête judiciaire est la crainte que la perspective d'une sanction pénale conduisent les différentes personnes impliquées dans un accident à dissimuler ou à minimiser des informations sur des événements antérieurs utiles à la compréhension de l'accident. Geneviève Decrop, sociologue spécialiste de notre sujet, a d'ailleurs considéré que « l'irruption de la justice, qui cherche la même chose mais dans la perspective de la punition des fautes, provoque immédiatement des phénomènes de rétention au niveau individuel et collectif, chacun cherchant à se protéger et à protéger ses collègues et son entreprise ». Des exemples récents au pôle de Paris, plus anciens à celui de Marseille comme celui évoqué ce matin par Monsieur le procureur près le TGI de Marseille, de rétention assumée d'informations et de pièces indispensables à la manifestation de la vérité, constituent de sérieuses difficultés pour plusieurs de nos enquêtes en cours. Totalement incompréhensibles pour les familles des victimes, ces situations sont très préjudiciables à la recherche des éventuelles responsabilités pénales mais également à la compréhension de la genèse d'un accident. Je ne peux que me réjouir de la collaboration confiante et constante nouée avec le BEA E ou le BEA T et il d'autant plus étonnant qu'une approche commune ne puisse se mettre en place avec le BEA.

Car, il est certain que la justice pénale dispose de moyens d'enquête qui lui permettent parfois de mettre à des jours des éléments que l'enquête administrative ne peut révéler.

Et, parfois, il est utile de revenir aux fondamentaux : il n'est pas inutile de rappeler ici que les accords signés par la DACG et les BEA engagent, voir enchainent, les parquets, ne sauraient lier des magistrats du siège, dont le seul maître reste le CPP et les mesures qui en découlent.

L'intérêt de tous est évidemment d'évoluer dans ces pratiques. L'existence même de ces questions est indigne de la mémoire des victimes et de l'exigence de vérité. Et même si le projet de signature d'un nouveau protocole avec l'aviation civile évoqué dans la matinée ravive les inquiétudes, il faut espérer que ces échanges auront enfin force pédagogique.

Enfin, l'entraide pénale internationale, souvent adossée au contexte diplomatique, est un outil incontournable lorsque l'accident collectif survient à l'étranger. Elle peut constituer une source précieuse pour l'enquête comme elle peut aussi la ralentir ou la rendre impossible. Il faut donc encore développer et simplifier la coopération judiciaire internationale, levier essentiel dans la conduite des investigations sur les sinistres survenus à l'étranger. Et il faut aussi le dire : lorsque que la coopération patine, il arrive que l'action des associations de victimes auprès des pouvoirs publics et des média soit utile.

## CONCLUSION :

Pour l'avenir, les accidents collectifs vont forcément évoluer avec la prise en compte des conséquences sur la santé ou l'intégrité de l'homme de ce que l'on peut désigner comme les « **nouveaux** » **accidents collectifs**.

Il s'agit d'abord d'une évolution des contentieux vers des accidents immobiliers (vieillesse des infrastructures type pont de Gênes, infrastructures sportives ou recevant du

public) et vers des accidents NRBC (nucléaire, radiologique, bactériologique, chimique) ou liés aux risques technologiques.

Mais surtout, il est constaté une « mutation » des accidents collectifs avec la prise en compte des conséquences sur la santé ou l'intégrité de l'homme de ces accidents collectifs hybrides, dont la nature juridique est parfois imbriquée dans les questions de santé publique, tels les accidents sériels de santé publique liés aux conséquences éventuellement encore inconnues de spécialités pharmaceutiques, les accidents liés à l'environnement (pollution de l'air, de la mer et de l'eau, conséquences inconnues de la 5g ou d'autres évolutions technologiques) voire même les conséquences indirectes de la cybercriminalité (conséquences sérielles de détournements et d'usage délictueux de données médicales ou environnementales). Par ailleurs des faits intentionnels avec conséquences sérielles sur l'humain (attaques chimiques terroristes dans le métro, empoisonnement de l'eau potable...) ne sont pas à écarter.

La brûlante d'actualité de l'enquête pénale en cours sur l'incendie de l'usine LUBRIZOL à ROUEN illustre malheureusement ce constat et souligne la porosité juridique entre accidents collectifs et santé publique : défi hors norme pour la justice s'il en est de répondre ici aux attentes, quand aucun expert sérieux ne peut objectivement apporter des réponses aux conséquences à long terme des faits : dans un contexte réglementaire touffu d'installation classée, elle va devoir rechercher l'existence d'une éventuelle infraction, et ses responsables, en engageant de multiples expertises sur l'effet cocktail de la combustion de 5253 tonnes de substances chimiques de composition diverses parfois couvertes par les secrets de fabrication avec des conséquences potentielles sur l'homme, les animaux, l'environnement (eau-air-agriculture-mer) sur une zone géographique indéterminée mais porteuse de plusieurs milliers de victimes potentielles. L'ouverture d'une information judiciaire ne manquera pas d'intervenir à l'issue des investigations du parquet. Je vous laisse imaginer l'impact d'une telle procédure dans un service qui instruit déjà de front les autres accidents collectifs cités lors de cette journée.

Il faut donc se mobiliser pour répondre à de telles nouvelles attentes de justice qu'aucune juridiction n'a, à ce jour, dû gérer, dans un contexte d'extrême complexité des procédures et un périmètre non maîtrisable de victimes.

Il faut donc s'y préparer, poursuivre la professionnalisation des pôles en ces matières nouvelles, leur donner les moyens humains nécessaires.

Il faut aussi sans doute très largement révolutionner le corpus législatif qui n'est pas adapté à ces procédures hors normes, notamment les modalités de notifications des expertises : mais c'est là un autre débat ouvert avec grande pertinence ce matin par Madame LACROIX et que j'espère évolutif.

Pour conclure je citerai Jaurès qui disait : "Il faut avoir le courage de chercher la vérité et de la dire". C'est la mission des magistrats en général et ceux des pôles accidents collectifs de PARIS et de MARSEILLE s'y attachent avec honneur et indépendance chaque jour.

Merci de votre attention.