

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

Première table-ronde : quel cadre juridique ?

Le pôle accidents collectifs du Parquet de Marseille

Xavier Tarabeux
Procureur de la République près le tribunal de grande instance de Marseille

Introduction :

L'accident collectif se définit comme un évènement soudain provoquant directement ou indirectement des dommages humains ou matériels à l'égard de nombreuses victimes.

Le décret n° 2014-1634 du 26 décembre 2014, pris en application de la loi n° 2011-1862 du 13 décembre 2011, a désigné les tribunaux de grande instance de Paris et Marseille comme pôles spécialisés en matière d'accidents collectifs.

Ces deux tribunaux disposent donc d'une compétence territoriale étendue au ressort de plusieurs cours d'appel (sept pour le TGI de Marseille) pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement des délits d'homicide et de blessures involontaires dans les affaires comportant une pluralité de victimes et sont ou apparaîtraient d'une grande complexité.

La création de ces deux pôles répondait comme en matière de santé publique (*Cf. PSP Paris et Marseille*) à la technicité des investigations à diligenter et aux difficultés matérielles engendrées pour le traitement de telles procédures au regard du nombre important de victimes qu'elles peuvent comporter.

Le synopsis : dossiers ouverts au PAC Marseille

- DOSSIER de l'accident aérien de la GERMANWINGS

Il s'agit du crash d'un Airbus A321 de la compagnie GERMANWINGS survenu à PRADS-HAUTE-BLEONE (Alpes-de-Haute-Provence), le 24 mars 2015. L'avion avait décollé de Barcelone (Espagne) et devait atterrir à Düsseldorf (Allemagne). Il n'y a eu aucun survivant à cette catastrophe qui a fait 150 victimes : 2 pilotes, 4 personnels navigants commerciaux et 144 passagers.

Les victimes se répartissaient en 18 nationalités : 18 allemands, 47 espagnols, 3 argentins, 2 mexicains, 3 anglais, 2 vénézuéliens, 1 danois, 4 kazakhs, 1 hollandais, 1 belge, 3 australiens, 2 iraniens, 2 japonais, 3 américains, 2 colombiens, 1 ivoirien, 1 israélien et 1 marocain.

La section de recherches de la gendarmerie des transports aériens (SRGTA) a été saisie de l'enquête à titre principal. 550 gendarmes et 4 hélicoptères ont été engagés durant une douzaine de jours.

Cette catastrophe aérienne a donné lieu à l'ouverture d'une information judiciaire auprès du

pôle accident collectif de Marseille du chef d'homicides involontaires par réquisitoire introductif du 17 juin 2015.

- DOSSIER de l'accident de car de MILLAS

Il s'agit d'un accident de la circulation survenu le 14 décembre 2017 à un passage à niveau sur la commune de MILLAS (Pyrénées-orientales) entre un car de transport scolaire effectuant la liaison entre le collègue Christian BOURQUIN de MILLAS et la commune de SAINT FELIU D'AVALL et un TER reliant VILLEFRANCHE DE CONFLENT et PERPIGNAN.

Ce car scolaire transportait 24 personnes dont la conductrice, 6 victimes domiciliés à SAINT FELIU D'AVALL sont décédées.

Les investigations ont été confiées à la section de recherches de MONTPELLIER. Une information judiciaire a été ouverte auprès du pôle accidents collectifs de Marseille des chefs d'homicides involontaires et de blessures involontaires, par réquisitoire introductif du 27 décembre 2017.

- DOSSIER de l'effondrement de deux immeubles RUE D'AUBAGNE à Marseille

L'effondrement de ces deux immeubles, sis 63 et 65 rue d'Aubagne à MARSEILLE 1er, est survenu le 5 novembre 2018.

Cette catastrophe a causé le décès de 8 personnes de différentes nationalités : 3 françaises, 1 tunisienne, 1 italienne, 1 franco-péruvienne, 1 sénégalaise, 1 comorienne.

L'enquête qui a mobilisé dans la cadre de la flagrance près d'une centaine d'enquêteurs a été confiée à la Direction interrégionale de Marseille.

Le pôle accident collectifs de Marseille a été saisi de l'ouverture d'une information judiciaire par réquisitoire introductif du 27 novembre 2018 des chefs d'homicides involontaires, de blessures involontaires et de mise en danger de la vie d'autrui.

- DOSSIER du crash de deux hélicoptère de l'armée de terre (traité comme un accident collectif)

Il s'agit d'un accident survenu le 2 février 2018 au-dessus du lac de CARCES dans le VAR entraînant une double compétence du Parquet de Marseille, également juridiction militaire.

Cette collision a impliqué deux hélicoptères de l'armée de l'air qui se rendaient sur le point de départ d'un exercice de qualification de militaires expérimentés.

Ce double crash d'hélicoptère a entraîné le décès de 5 militaires.

L'enquête a été conduite par la Section de recherches des transports aériens. Cet accident n'a pas donné lieu à poursuite en l'absence d'infraction pénale, l'origine de la collision entre les deux appareils étant apparue exclusive d'une cause fautive.

Le traitement d'un accident collectif par le PAC, c'est à la fois un cadre juridique spécifique (I) et une organisation dédiée (II). Les investigations se distinguent enfin par une pluralité d'intervenants (III).

I - UN CADRE JURIDIQUE SPECIFIQUE

Article 706-176 à 706-182 CPP

Circulaire CRIM 2014-30/E1 du 30.12.2014

1 - Une compétence concurrente répondant à trois critères

L'article 706-176 CPP prévoit une compétence concurrente des PAC selon un triple critère :

- Un critère normatif défini dans le code pénal

Il s'agit des articles 221-6 (homicide involontaire et homicide involontaire aggravé), 221-6-1 (homicide involontaire par conducteur et homicide involontaire aggravé par conducteur), 222-19 (blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à 3 mois et blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à 3 mois aggravées), 222-19-1 (blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à 3 mois par conducteur et blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail supérieure à 3 mois aggravées par conducteur), 222-20 (blessures involontaires aggravées ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure à 3 mois) et 222-20-1 (blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure à 3 mois par conducteur et blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure à 3 mois par conducteur aggravées) du Code pénal.

A cela s'ajoute, le cas échéant, des infractions connexes.

Cette compétence infractionnelle peut soulever une difficulté :

L'article 706-176 CPP prévoit une liste d'infractions à caractère involontaire pour une saisine PAC avec une compétence étendue aux infractions connexes.

La question du changement infractionnel dans le dossier de la GERMANWINGS aurait pu se poser si l'article 706-178 al.2 CPP ne prévoyait pas que la juridiction saisie demeure compétente quelles que soient les incriminations retenues lors du règlement ou du jugement de l'affaire.

La question peut cependant se poser en cours d'enquête de flagrance dès lors que les investigations révéleraient en réalité des blessures ou un homicide intentionnel.

- Une pluralité de victimes

Tout dépend ici de la nature de la catastrophe, le PAC de MARSEILLE ayant eu à se saisir de catastrophes avec un nombre de victimes moins élevé que dans les cas de transports de passagers (effondrement des immeubles de la rue d'Aubagne).

- La grande complexité

C'est souvent le cas compte tenu de la nécessité judiciaire d'avoir recours à des expertises pour la plupart techniques.

Elle ne soulève pas de doute en matière de crash aérien ou d'un événement de mer entraînant le naufrage d'un navire à passagers. Celle-ci peut en revanche apparaître par la suite dans des accidents moins spectaculaires.

2 - La question de la compétence territoriale

- En cas d'accident commis en France

S'appliquent en l'occurrence les critères traditionnels de l'article 43 du Code de procédure pénale élargis à la zone de compétence des PAC si les critères de l'article 706-176 précité sont réunis.

Il est à noter que le décret d'application de la loi du 13 décembre 2011 créant les PAC est en date du 26 décembre 2014 soit 3 mois seulement avant le crash de l'avion de la GERMANWINGS (à défaut le TGI de Digne puis d'Aix-en-Provence, en tant que pôle de l'instruction, auraient été les juridictions françaises compétentes au titre du lieu des faits).

- En cas d'accident commis à l'étranger

Les dispositions de l'article 693 du Code de procédure pénale trouvent ici à s'appliquer : critères du lieu de résidence (ou dernière résidence connue) du prévenu, du lieu où il est trouvé, du lieu de résidence de la victime ou si accident d'aéronef, du lieu de décollage, de destination ou d'atterrissage).

Ces critères peuvent déterminer la compétence d'un des PAC si les critères de l'article 706-176 sont réunis.

L'article 693 al. 2 du Code de procédure pénale institue une compétence concurrente du parquet de Paris à celle qui résulte de l'article 693 al. 1 dudit code.

Ainsi, si un accident impliquant des français survient à l'étranger, il faut d'abord se poser la question de la compétence ou non des PAC :

-Si oui, le PAC compétent sera celui répondant aux critères de l'article 693 al.1.

-Si non, la compétence s'arbitrera entre le TGI territorialement compétent au titre de l'article 693 al.1 et le TGI de Paris compétent au titre de l'alinéa 2 du même article.

La domiciliation des victimes sur l'ensemble du territoire national pour un accident commis à l'étranger peut aboutir à un conflit de compétence entre PAC si les critères de l'article 706-176 CPP sont réunis ou entre les TGI locaux et le TGI de Paris.

3 - Les questions autour de la compétence razione materiae

La circulaire précitée du 30 décembre 2014 sur les PAC prévoit au-delà des critères de l'article 706-176 CPP la prise en compte des "paramètres" suivants :

- la domiciliation des victimes : si ces dernières sont très localisées, cela milite pour une absence de saisine du PAC ;
- la capacité d'absorption du TGI territorialement compétent ;
- la technicité des investigations à réaliser.

À l'aune de ces paramètres, il y a lieu de souligner que l'accident de Millas justifie la saisine du PAC de Marseille au titre du dernier d'entre eux.

Il est à noter qu'un accident impliquant l'action d'un militaire va entraîner la compétence du pôle militaire et qu'un accident de mer va entraîner la compétence du pôle maritime - ces deux compétences du TGI de Marseille vont se superposer .

II - UNE ORGANISATION DEDIEE

1- La prise de décision de la saisine du pôle

Elle intervient avec la juridiction concernée, en accord avec les parquets généraux.

La circulaire du 30 décembre 2014 détaille les modalités de saisine des pôles spécialisés et règle les éventuels désaccords entre les chefs de parquet compétents.

L'article 706-182 du Code de procédure pénale confère par ailleurs expressément au procureur général de la juridiction PAC un rôle d'animation et de coordination de l'action publique.

2 - La nécessaire coordination des nombreux intervenants

Celle-ci est décrite dans le guide de la DACG et le guide méthodologique de la prise en charge des victimes d'accidents collectifs diffusé en novembre 2017.

La prise en charge et le suivi des victimes qui sont primordiaux doivent se concilier avec les impératifs d'enquête. Chaque cas est unique.

Il convient de citer ici à titre d'illustration l'accident de MILLAS et l'effondrement de la Rue d'Aubagne.

3 - Le déploiement de moyens correspondant à l'importance de l'évènement

1) Un dispositif de crise a été décliné sur la base de celui prévu en cas d'attentat :

- Mobilisation immédiate d'un nombre important de parquetiers et organisation dans le temps de leur remplacement
- Mobilisation du greffe et du correspondant local informatique
- Activation, le cas échéant, de la cellule de crise
- Mise à disposition de moyens de déplacement
- Organisation de la réunion d'information des proches des victimes (dans les 48 heures de l'évènement)
- Réunion du Comité local d'aide aux victimes (CLAV - institué par un décret du 3 août 2016)
- Liens éventuellement avec le centre de crise et de soutien (CDCS) du MAE

Sont à noter les points suivants :

- l'habilitation des magistrats

Celle-ci est prévue par l'article 706-177 CPP (elle n'est pas prévue pour les PSP). Elle peut constituer une difficulté lorsqu'il faut déployer un grand nombre de magistrats faire face à un événement d'ampleur (week-end et période de service allégé où le parquet ne peut - pour cette raison - être inférieur à la moitié de son effectif).

- la formation et l'accompagnement des magistrats

Formation à l'identification des victimes de catastrophe et à la dimension psychologique de l'intervention du magistrat.

Recours systématisé à un soutien psychologique (mis en oeuvre dans le prolongement du traitement en flagrance de la rue d'Aubagne au profit des magistrats et du/des greffiers).

- le recours à des assistants spécialisés

Ce recours aux assistants spécialisés peut s'avérer indispensable. Un assistant spécialisé en coopération internationale va être prochainement recruté – le recrutement d'un assistant spécialisé en matière d'environnement a été demandé pour le parquet.

- Le retour d'expérience (RETEX) systématique

Un RETEX en interne et avec les services d'enquête a lieu systématiquement. Il est suivi d'une restitution collective à l'ensemble des magistrats du parquet.

2) Une prise en charge adaptée des victimes et des proches primordiale :

Il reste parfois difficile d'établir la liste des victimes et il est nécessaire de désigner plusieurs magistrats dédiés aux victimes afin notamment d'assurer une présence de membres du parquet au centre d'accueil des familles.

Il est à noter que l'article 20 du règlement 996/2010 fait peser sur les compagnies aériennes communautaires l'obligation de produire dans les deux heures suivants l'accident la liste des passagers se trouvant à bord.

Une coordination avec l'action du barreau et du CDAD doit également être rapidement mise en oeuvre.

-L'importance des associations d'aide aux victimes et de l'intervention auprès des proches

- Désignation rapide sur le fondement de l'article 41 dernier alinéa du Code de procédure pénale des associations d'aide aux victimes qui ont pour mission d'accueillir, d'orienter et d'accompagner les victimes d'infractions pénales.

Une parfaite articulation entre les intervenants associatifs mobilisés et la CUMP est primordiale.

- *Les échanges avec les autorités consulaires ou diplomatiques*

Ils doivent faire l'objet d'une attention toute particulière.

- *Le concours du SADJAV et de la DIAV*

Pour mémoire, une plate-forme téléphonique peut être mise rapidement en place, la Chancellerie assurant également une mission de soutien aux juridictions.

Le cas échéant, un coordonnateur national peut être désigné dès la phase de crise (exemple de l'accident de MILLAS). Il est notamment chargé de veiller à l'information des victimes et à assurer les liens entre les victimes, les administrations et les compagnies d'assurance.

4 - L'importance attachée à la communication

- Création à envisager d'un site dédié pour l'information des familles des victimes en cas de pluralité de nationalités étrangères.

- Difficultés pouvant résulter de l'intervention des médias auprès des victimes.

- Expressions multiples via les réseaux sociaux à prendre en compte.

III - DES INVESTIGATIONS SE DISTINGUANT PAR LA PLURALITE D'INTERVENANTS

- Le Préfet de département agit en vertu des articles L742-2 et L742-7 du Code de la sécurité intérieure et peut en fonction de l'importance du sinistre déclencher le plan ORSEC qui peut comporter le plan NOVI (nombreuses victimes), outre l'activation de la CUMP.

- Le Préfet maritime peut être amené à activer le plan ORSEC maritime (déclenché suite à la collision entre l'Ulysse et le Virginia le 7 octobre 2018).

Un "événement maritime" en méditerranée est en outre susceptible d'engendrer une pollution entraînant la mise en œuvre des accords de coopération régionaux et le concours de l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) et des magistrats de liaison.

- La mise en place d'un COD et d'un PCO peuvent impliquer la présence d'un magistrat du parquet.

- Les opérations d'identification sont prioritaires : intervention prioritaire de l'Unité d'identification des victimes de catastrophe (UIVC).

- Les opérations de police technique et scientifiques réalisées sur place sont essentielles à la manifestation de la vérité. Elles peuvent être effectuées dans des conditions très difficiles (assistance du PGHM auprès de la SRGTA dans la GERMANWINGS).

- Une organisation médico-légale doit être rapidement déclinée avec la difficulté du suivi des victimes réparties dans plusieurs structures hospitalières et l'annonce aux familles et proches des victimes.

- La mise en place d'une commission d'identification des victimes permettant de déterminer l'identification formelle et de pouvoir délivrer les permis d'inhumer.

- Le recours à un expert technique au stade de l'enquête de flagrance peut s'avérer indispensable.

- Une dimension internationale fréquente supposant plusieurs magistrats dédiés à cette tâche :

- *Demandes d'assistance en observateurs*

- *Demandes d'envoi de légistes étrangers*

- *Demandes d'inhumations spécifiques*

- *BEPI (DACG)*

- *Liens avec Eurojust et les magistrats de liaison*

- *Contacts avec les coordonnateurs étrangers désignés en plus des autorités diplomatiques*

- *Réponses aux courriers/courriels des familles*

- Le recours à des interprètes est le plus souvent nécessaire.

- Des frais de justice pouvant impliquer le concours des services de la Chancellerie.

- Une coordination enquête judiciaire-enquête administrative BEA à entretenir

Circulaire 13 octobre 2006 relations autorité judiciaire-BEA air

Circulaire 26 juin 2007 relation autorité judiciaire BEA-TT

- En matière d'accident aérien, il incombe au Parquet d'aviser le BEA aux termes de la circulaire du 13 juin 2016.

- La difficulté vient de ce que l'enquête judiciaire et l'enquête de sécurité reposent sur les mêmes éléments de preuve (problèmes liés à l'exploitation des scellés).

- Pour mémoire, le BEA a communiqué seul dans l'affaire de la GERMANWINGS.

- Le BEA TT s'est accordé avec les juges d'instruction pour communiquer les éléments techniques dans le dossier de l'accident de MILLAS.

- Pas d'expérience récente avec le BEA-Mer (hormis la collision mortelle de deux navires de croisière à Cannes au printemps dernier qui ne constituait pas un accident collectif).

- **L'excellente coordination réalisée avec le BEA-E suite à l'accident de Carcès en février 2018.**

- Une partage des informations est intervenu à tous les stades.

- Une parfaite concertation s'est faite pour la restitution aux proches des victimes des causes de l'accident : volet enquête technique - volet enquête judiciaire.

- Une coordination a eu lieu enfin concernant les communiqués de presse.

Enfin, la coordination entre l'enquête judiciaire et celle du BEA est essentielle dans la mesure où les investigations portent sur les mêmes éléments de preuve ce qui peut soulever des difficultés (problèmes liés à l'exploitation des scellés).

Il importe dans tous les cas que la communication du BEA et celle de l'institution judiciaire fasse l'objet d'une bonne coordination.