

CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT GRAVE ET/OU MORTEL TOUTES DISCIPLINES

Un événement tragique ne peut se gérer que dans le calme, la sérénité, le «professionnalisme» et la détermination ; il faut donc s'y préparer psychologiquement !

1) Éviter un sur-accident :

- Faire mettre signalisation adéquate en place
- Arrêter les départs
- Faire tenir les spectateurs à distance et dans des zones de sécurité

2) Coordonner les secours :

- Envoyer les secours disponibles
- Solliciter si besoin des secours complémentaires en concertation avec le médecin chef : ambulances supplémentaires, médecins réanimateurs, médecins urgentistes, SAMU, pompiers pour désincarcération,
- Hélicoptère etc...

3) Aviser les services de Police (en zone police étatisée) ou Gendarmerie (généralement zone rurale) sans délai. En effet, mieux vaut aviser les Autorités responsables de l'ordre public et représentant le Préfet quand **un (ou des) blessé(s) grave(s) sont encore vivants** et que les secours tentent une réanimation qu'à l'issue de celle-ci, surtout lorsqu'elle se révèle inefficace !

4) Noter ou faire noter scrupuleusement sur une main courante au PC tous les appels, toutes les décisions prises, consignes données et comptes rendus concernant l'accident avec horodatage précis, au minimum heure + minutes.

5) Rappeler impérativement à tous les consignes sur la communication :

Si possible communication par voie téléphonique plutôt que réseau radio et à défaut par radio plutôt que par CB afin de préserver la confidentialité. Ne pas annoncer immédiatement d'événement tragique ou alarmant. Il est essentiel de verrouiller la communication en expliquant si besoin aux journalistes présents de patienter avant d'annoncer quoi que ce soit sur les ondes radio ou sur internet. Quand il y a une ou des victimes, il faut s'assurer que les familles soient avisées directement par le PC ou l'organisateur avant toute diffusion médiatique.

6) Les constatations : un transport sur place du DC ou de son adjoint spécialement mandaté s'avère nécessaire pour :

- Coordonner les actions sur le terrain avec le Directeur de l'ES concerné, le service d'ordre, les secours
- Relever les identités les plus complètes possible des témoins de l'accident : nom, prénom, adresse, date et lieu de naissance, profession, numéro de téléphone, fonction sur l'épreuve (officiel, concurrent, assistance, spectateur etc....)
- Relever les premières déclarations des témoins : ce qu'ils ont vu, la position précise où se trouvait le témoin, au besoin prendre des photos pour matérialiser les emplacements et la vision offerte au témoin depuis son emplacement
- Relever l'identité la plus complète possible de la ou des victimes
- Noter la liste des intervenants présents, l'ordre d'arrivée horodatée des secours
- Effectuer des constatations les plus précises possibles avec plan des lieux et prises de photos (vues larges et plans rapprochés) en notant la météo, l'état de la chaussée ou de la piste, les éventuelles distances de freinage, les dégâts apparents sur le véhicule et aux infrastructures ou éléments paysagers etc....

ATTENTION : ces constatations sont indépendantes des constatations effectuées par les forces de l'ordre ; il est par exemple nécessaire de mesurer soi-même la distance où se trouvait un spectateur fauché par une voiture par rapport à la chaussée car chaque mètre est important et une erreur peut faire basculer la part de responsabilité.

- Prendre des mesures conservatoires sur le ou les véhicules incriminés si les forces de l'ordre ne le font pas ; pour cette opération la présence d'un commissaire technique est souhaitable pour assurer le bon chargement du véhicule sur un camion plateau ; il est souvent utile de bâcher un véhicule accidenté.
- Il est également nécessaire que tous les témoins restent à disposition des forces de l'ordre aux fins d'éventuelles auditions
- Il faut penser à renseigner régulièrement le PC de ce qui se passe sur le terrain.
- Se renseigner sur le lieu et le mode de transport du blessé ou du défunt

7) Le relationnel au PC :

- La direction de course au PC assurera les relations avec :
 - La ou les familles des victimes
 - Les élus locaux qui se présenteront
 - Les officiels de l'épreuve, notamment les commissaires sportifs du collège qui auront à gérer la partie sportive des suites de l'accident (éventuelle fin d'épreuve, neutralisation, gestion des points aux championnats et coupes, éventuelles demandes de sanction en cas de faute manifeste d'un licencié etc...) des débriefings à l'issue de la gestion de l'accident s'impose avec :
 - Les officiels (commissaires de pistes, DC d'épreuves spéciales, secouristes, etc...)
 - Les concurrents
- Ces débriefings devront relater sobrement l'événement et expliquer la suite du déroulement ou non de l'épreuve avec un rappel ferme sur les consignes de sécurité, quand bien même elle avaient été respectées avant l'accident. Un rappel aux règles de confidentialité et de discrétion s'impose aussi.
- Rédiger un communiqué de presse avec l'attaché de presse de l'épreuve. Le communiqué doit être sobre et succinct.

8) Audition chez les forces de l'ordre :

Il s'agit d'une procédure classique : les témoins et acteurs, c'est à dire les personnes pouvant avoir soit une éventuelle responsabilité soit une connaissance de renseignements utiles à l'enquête sont entendus. Cette audition est parfois ressentie comme traumatisante par la personne entendue aussi il convient de dédramatiser la situation. D'un côté il s'agit d'une obligation judiciaire, une formalité administrative nécessaire lors de chaque accident grave ou mortel, d'un autre les auditions sont réalisées par des professionnels qui suivent un canevas relativement précis de questions pour renseigner l'autorité judiciaire : tout d'abord les questions portent sur l'état civil de la personne entendue, puis sur la fonction exercée et enfin sur la connaissance de l'événement et le titre d'implication de la personne entendue. Par exemple : il sera demandé au témoin direct de l'accident où il était positionné, ce qui s'est passé avant l'accident (consignes reçues, mise en place, éventuels incidents préalables etc...) puis ce que le témoin a vu et entendu directement. La narration des faits constatés doit être objective.

Au directeur de course du PC ou de l'épreuve spéciale, l'audition portera principalement sur les consignes de sécurité et la sécurité passive mise en place : existence des documents (carnet de sécurité, consignes écrites, etc...), balisage du terrain et reconnaissance, puis sur les mesures prises dès la connaissance de l'accident. Lors de ces auditions il vaut mieux prendre le temps de détailler les rôles et les fonctions de chacun ainsi que le schéma global d'organisation de l'épreuve : l'objectif étant de renseigner au mieux l'autorité judiciaire qui ne connaîtra l'accident qu'au travers du dossier établi. Il faut bannir les auditions rapides, bâclées. En effet, il conviendra d'insister sur certains points d'organisation : le sport automobile est hyper-encadré par des textes précis sur la sécurité (ce qui n'est pas forcément le cas dans de nombreux sports), chaque officiel ou participant est titulaire d'une licence ; il sera ainsi important pour les officiels de rappeler les conditions de délivrance des licences : formation, puis statut de stagiaire, suivi d'un examen avant une licence de titulaire avec une formation continue obligatoire sous forme de séminaires. Il faut montrer que le statut de bénévole n'est pas synonyme d'amateurisme. Le statut de bénévole doit également être rappelé car il impose en matière de sécurité une obligation de moyen et une conduite de « bonus pater familias » (bon père de famille) contrairement à un statut de professionnel qui parfois impose des obligations de résultat. Il faut également rappeler les diverses autorisations préalables à l'organisation d'une épreuve :

- L'obtention du visa de la Fédération pour organiser une épreuve dans le respect d'un cahier des charges
- L'existence d'une commission de sécurité préfectorale préalable avec représentation des corps d'Etat et des élus concernés (Ministère, Police, Gendarmerie, Pompiers, Prévention Routière, Eaux et Forêts, Direction Départementale de l'Equipement et de l'Agriculture etc...)
- L'autorisation préfectorale donnée par arrêté.

Le système de mise en place et des contrôles successifs devra également être décrit : balisage, contrôle fléchage, voiture tricolore, voiture info, voitures ouvrees, vérifications des moyens de communication, du respect des emplacements publics etc...Il vaut mieux passer plus de temps à faire une déposition détaillée que d'aller au plus court car au final, ce n'est pas l'enquêteur qui recueille la déposition qui juge mais un ou des magistrats qui ne liront que le dossier ; aussi il faut vérifier que les propos soient transcrits et ne pas accepter une conversation condensée dans un résumé des plus succincts. Si l'enquêteur refuse de tout noter au prétexte que cela apparaît déjà dans la procédure, il faut lui demander alors gentiment de noter dans l'audition que « les modalités d'organisation et de fonctionnement de l'épreuve et des officiels étant décrites par ailleurs, il n'est pas utile de les décrire dans cette audition qui se bornera à relater uniquement les faits ».

En effet, si une ou plusieurs personnes entendues ont déjà décrit l'organisation passive et préalable de la sécurité, il n'est pas nécessaire que cela soit rappelé à chaque audition, en revanche il est nécessaire que cela apparaisse au moins une fois dans la procédure : les magistrats n'étant que rarement coutumiers de nos règles sportives et de sécurité. Un accident en compétition automobile n'est pas comparable à un accident banal de circulation routière : on ne peut pas reprocher une performance sportive de recherche de vitesse à un pilote lors d'une épreuve sur route ou circuit fermé, c'est à dire là où le code de la route ne s'applique plus.

- Il est également souvent nécessaire de rappeler dans l'audition qu'une voiture de course n'est pas « la voiture de monsieur tout le monde », il s'agit d'un matériel spécifique, généralement mieux entretenu qu'une voiture usuelle, bénéficiant de renforts de sécurité, de gros freins ..., ces véhicules subissent des contrôles techniques initiaux lors de la délivrance du passeport technique et des contrôles techniques de sécurité au départ de chaque épreuve. Les licenciés le savent mais il est utile de le rappeler lors de l'audition. Il faut bien relire son procès-verbal d'audition avant de le signer et au besoin faire modifier les erreurs. Demander une copie de son audition. La délivrance d'une copie n'est pas une obligation aussi en cas de refus du service enquêteur, dès que possible il faudra conserver par écrit les propos tenus car très vite la mémoire sera défaillante ; une procédure pénale est longue.

9) Faire les déclarations aux assurances et noter l'accident sur le rapport de clôture ; aviser également très rapidement par tout moyen les instances fédérales.

10) Refuser ensuite toute communication ou déclaration autres qu'au service enquêteur, à la justice et aux instances fédérales. Il n'est pas rare qu'un cabinet d'enquête ou qu'un avocat d'une partie adverse cherche à vous contacter pour des déclarations complémentaires, il faut rester vigilant et ne s'adresser qu'aux services officiels et à l'avocat éventuellement mis à votre disposition par l'assureur de l'épreuve, celui de la Fédération ou le votre.

11) En cas de citation directe par une des parties, il convient de consulter le service juridique de la Fédération ainsi que l'assureur de l'épreuve avant toute démarche : un accident pouvant toujours entraîner des conséquences pénales (condamnation) et civiles (action en responsabilité).

EN CONCLUSION TOUTES DISCIPLINES

EN TOUTE CIRCONSTANCE LE DIRECTEUR DE COURSE DOIT :

- Être un bon chef d'orchestre
- Avoir de bons rapports avec l'organisateur, le collègue des commissaires sportifs et les commissaires.
- Avoir une attitude ferme tout en restant à l'écoute
- Avoir une honnêteté intellectuelle
- Respecter l'équité sportive
- Avoir un devoir de réserve