

Nécessité de la double enquête (administrative et judiciaire) après accident d'aéronef

Claude Guibert, ex-commandant de bord et ex-expert judiciaire aéronautique.

Communication faite à la réunion de la Société Française de Droit Aérien et Spatial du 28.03.2007.

Nous assistons, depuis quelque temps, à des actions de lobbying visant à instiller dans les esprits les deux idées simples suivantes :

- Les enquêtes techniques administratives du BEA (Bureau d'Enquêtes et Analyses), après un accident d'aéronef, seraient amplement suffisantes : il n'y a nul besoin d'enquête judiciaire,
- La « pénalisation » éventuelle de l'accident d'aéronef, par le biais d'une information judiciaire, serait « néfaste » au plan de la sécurité aérienne...

Voilà bien deux idées erronées. Nous allons voir qu'au contraire, il convient de maintenir le principe de la double enquête : l'enquête technique administrative ET l'enquête (non moins technique) judiciaire.

L'ACCIDENT D'AERONEF : EVENEMENT TECHNIQUE MALHEUREUX ET DRAME SOCIAL

Dans le milieu aéronautique, la très grande majorité des spécialistes (représentants des administrations, constructeurs et exploitants compris) considère l'accident d'aéronef comme un événement malheureux, statistiquement prévisible, quoique fortement improbable, sorte de tribut à fatalement payer, de temps à autre, à l'extraordinaire développement du transport aérien. En effet, force est de constater que la situation d'un avion en vol, même si elle est considérée généralement, de nos jours, comme « banale » et relativement « sûre » peut et même doit être considérée comme *potentiellement* dangereuse, puisqu'aussi bien, en croisière à 11.000 mètres d'altitude, la pression et la température ambiante extérieures ne permettraient pas la simple survie au-delà de 2 à 3 minutes... et que le simple atterrissage qui consiste, sur un mobile dont la masse dépasse parfois les 200 tonnes, à rejoindre le sol à 250 km/h, peut s'avérer dans certaines conditions météorologiques défavorables un exercice quelque peu délicat...

Comment sont abordés, en pratique, ces notions de « danger » et de « risque », en aéronautique ?

Un *danger* est une nuisance potentielle pouvant porter atteinte aux personnes ou aux biens. En ce sens, le danger est le premier maillon nécessaire à un scénario d'accident. En effet ce dernier ne peut exister en l'absence de danger (identifié ou non).

La recherche du ou des dangers potentiels pendant le déroulement d'une activité donnée (le transport aérien par exemple) est donc fondamentale. Elle est effectuée, bien entendu, dès la conception de l'avion mais aussi, de manière continue, tout au long de son exploitation commerciale. Les résultats de cette recherche permettront d'intervenir initialement dans la conception de l'avion, dans la fabrication de ses différents composants ou sur la stratégie de son exploitation opérationnelle, puis, plus tard, sur l'évolution de ses équipements, de sa maintenance, de son utilisation opérationnelle et même de nombre de caractéristiques de services spécialisés extérieurs (aéroports, météorologie, circulation aérienne...), sans compter – parfois – les évolutions nécessaires sur le plan réglementaire.

Le « *risque* » est la mesure

- de l'instabilité de la situation dangereuse ainsi créée, c'est à dire du degré d'occurrence de la « réalisation » du danger,
- de la potentialité de ses conséquences néfastes plus ou moins importantes.

Le « *risque* » est caractérisé par l'éventualité d'un événement futur redouté, car associée à l'existence, à la connaissance ou à la perception d'une situation dangereuse potentiellement évolutive vers l'accident, dans un contexte technique et opérationnel déterminé .

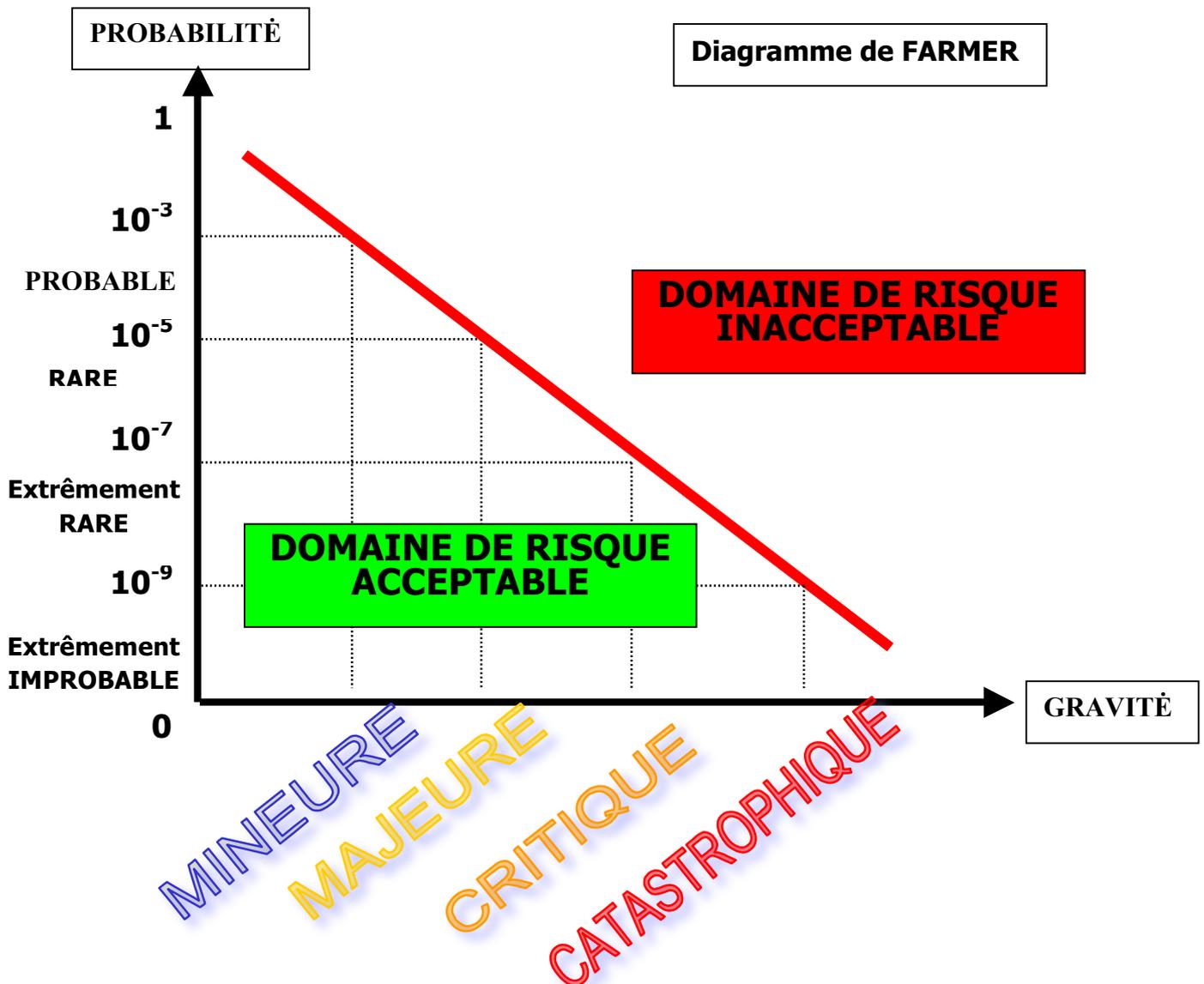
Mais cet événement futur redouté a également plusieurs caractéristiques, il est

- « incertain » : on ne sait pas s'il se produira réellement et on fera même le maximum pour qu'il ne se produise jamais,
- « imprévisible dans le temps » : s'il survient, il se produira à un moment indéterminé, inconnu à l'avance, ce peut être demain matin ou dans 50 ans !.

On commence donc par une approche « probabiliste » du risque en cherchant à le caractériser par la combinaison de deux facteurs : sa probabilité d'occurrence et la gravité de ses conséquences. On poursuit par la recherche des « déficits systémiques cindynogènes » ou « DSC », les travaux philosophiques en matière de « sciences du danger » ou « cindyniques » ayant démontré que cette approche initiale « probabilité/gravité » n'était qu'une première mesure du danger qu'il convenait d'intégrer dans un ensemble beaucoup plus vaste (DSC) de situations ou de comportements qui induisent, en eux-mêmes, la survenance systématique d'incidents ou accidents.

Existe-il un risque « acceptable » ?

Sur un plan technique, la réponse est indubitablement OUI.. Sans celà, bien des activités humaines et, au premier chef, toutes les activités de transport seraient tout simplement impossibles. Il est habituel de traduire cette première approche fondamentale probabiliste de la « criticité » d'une situation donnée par le diagramme dit de FARMER (probabilité vs gravité des conséquences): on en déduira un domaine de risque « acceptable » et un domaine « inacceptable ».



Ainsi, en aviation en général, pour tous les professionnels, le « risque » technique est tout à fait « admis », il est même systématiquement pris en compte : analysé, évalué, quantifié avant la mise en exploitation de l'avion considéré, puis surveillé tout au long de son exploitation commerciale. A l'aide de méthodes, procédures, normes et de règlements, le risque « acceptable » est constamment « canalisé » sous l'autorité de l'administration de l'aviation civile .

Cette prise de risque, certes minimisée autant que faire se peut, mais cependant philosophiquement intégrée et acceptée par les techniciens est-elle considérée, au plan social général, comme « acceptable » par tous nos concitoyens ?

Au risque de surprendre, la réponse est généralement NON ou , à tout le moins, un timide « OUI PEUT-ÊTRE », assorti immédiatement d'un énorme « MAIS » qui va nous ramener tout droit à notre sujet : la nécessité de la double enquête (technique administrative et judiciaire) !

Car un accident d'aéronef est avant tout perçu par nos concitoyens, non comme un incident technique malheureux, mais comme un dysfonctionnement grave, voire intolérable, dans la vie sociale. En effet l'opinion publique considère que, dans notre société techniquement aussi sophistiquée, l'accident d'aéronef – tout simplement – ne devrait pas se produire. Il n'y a pas « d'acceptation » du risque systématique, même si le bon sens populaire rappelle constamment par ailleurs que le « risque zéro n'existe pas ».

Il n'est pas nécessaire de s'étendre sur les causes de cette position si peu cartésienne : ravages, dans les esprits de nos concitoyens, du « principe de précaution », brandi hors de son domaine normal d'application (cf **Principe de précaution et prévention par C. Guibert et N. Loukakos Revue SFDAS N°223**), absence d'esprit critique devant un « bonheur » soi-disant garanti par la sophistication technique (cf **Fragilité de la puissance d'A. GRAS chez Fayard** etc), paradoxes inhérents aux systèmes ultra-sûrs (cf. **R. AMALBERTI Dossiers de la recherche N°26**) ... La déesse « RAISON » a bien du mal à rester debout et accessible... dans le déferlement émotionnel de notre environnement médiatique actuel !

Il convient simplement de constater que, pour l'opinion publique, l'accident d'aéronef rompt le contrat tacite d'un « droit » à un transport « sûr »... puisque les techniciens eux-mêmes le garantissent « ultra-sûr » : il y a donc bien « rupture » effective du lien social !

Non seulement une « excellente » statistique n'a jamais consolé personne, mais, paradoxalement, la même « excellente » statistique va exacerber le sentiment d'injustice des parents des disparus, car, lors d'un accident réel, il n'existe malheureusement que des morts à 100% et non des décédés à 10^x. Il faut bien en effet tenter de *faire le pont* entre l'acceptation initiale d'un risque, *au nom de la société en général*, et son éventuelle acceptation *particulière* par des familles éplorées pour qui ce risque s'est matérialisé par la perte d'un ou plusieurs êtres chers.

Or dans nos démocraties contemporaines, c'est à la justice qu'incombe le rôle de réparer le lien social rompu. Et, dans la réponse précédemment citée du « OUI MAIS », sous l'acceptation éventuelle du risque, se cachent en fait les deux conditions implicites dans le cas où survient une réalisation effective du risque : trouver de justes compensations à tous les dommages subis en suite de l'accident **ET** diagnostiquer les responsabilités éventuelles dans la survenance du même accident. Il s'agit bien là à l'évidence d'une mission à caractère « judiciaire ».

Certes le constructeur et ses sous traitants, les assureurs, l'administration par le biais du BEA, vont immédiatement diligenter diverses enquêtes pour connaître les causes et circonstances de l'accident, pour trouver les solutions techniques ou réglementaires adaptées afin d'éviter qu'un accident similaire ne se reproduise dans le futur. Ceci est tout à fait dans l'esprit et dans la lettre des engagements internationaux souscrits dans le cadre de l'annexe XIII de la Convention de CHICAGO qui régit les enquêtes après accident ou incident aérien. MAIS ce n'est pas par ce que le constructeur ou le BEA aura « tout compris » sur les causes et les circonstances – même rapidement – que le traumatisme social sera réparé. Toutes les mesures prises par les uns ou par les autres pour *EVITER un accident potentiel futur*, équivalent ou voisin, ne réparent pas les conséquences sociales *du seul accident réel passé* qui vient de se produire.

L'accident d'aéronef doit donc être considéré à la fois comme un événement technique malheureux ET un drame social.

La vraie question posée est donc double : comment améliorer constamment la sécurité aérienne future ET comment réparer le traumatisme social ?

La réponse semble évidente : précisément par le principe de la double enquête (technique administrative ET judiciaire) !

FONDEMENTS DE LA SECURITE AERIENNE :

1) en matière de transport aérien de passagers, l'exigence de sécurité est maximale.

En effet, même, à l'intérieur de la sphère aéronautique, cette frontière entre les deux domaines (acceptable/inacceptable) du risque peut être, pour des raisons sociales, techniquement variable... Par exemple, après une longue période de réglementation systématiquement croissante en matière d'aviation dite « légère » ou « de loisirs », sous la poussée conjuguée des innovations techniques et de revendications de plus en plus insistantes de ses adeptes, l'administration a fini par créer un zone de « relative liberté », administrativement bien moins contraignante : le domaine de l'ULM ou Ultra Léger Motorisé. Le nombre d'accidents, y compris mortels, y a été relativement important, mais il était considéré comme « socialement » admissible... et une auto-régulation en matière de sécurité aérienne a été mise en place par les intéressés eux-mêmes pour y faire face. Les escarmouches pour faire modifier la « frontière » - essentiellement basée sur des critères techniques – sont constantes entre les « fanas » de l'ULM et l'administration... ainsi va la vie aéronautique... et l'acceptation sociale du risque dans ce petit monde de passionnés de l'ULM qui revendique très clairement *plus de liberté, en acceptant sciemment plus de responsabilité* !

D'ailleurs, à l'occasion du transfert actuel de responsabilité entre notre administration française (DGAC) et l'agence européenne en charge de la sécurité (EASA), cette philosophie est en passe d'être appliquée dans tout le domaine de l'aviation dite légère et sportive...

A l'opposé, en matière de « transport aérien » - et on comprend aisément pourquoi - le risque, s'il est également admis - car techniquement impossible à éradiquer complètement - est bien autrement surveillé : dûment quantifié initialement, tout concourt par la suite à - systématiquement, résolument, notamment par la voie réglementaire - en réduire et la probabilité d'occurrence et la gravité des conséquences.

2) première étape : la certification initiale de l'avion de transport

L'objectif du processus de « certification » est la délivrance par l'administration de l'aviation civile du « Certificat de navigabilité de type » à l'avion prototype présenté par le constructeur. Rappel : on dénomme « NAVIGABILITÉ » d'un avion de transport, la sanction de son aptitude administrative à transporter des passagers en toute sécurité. Ce processus de « certification » est un ensemble complexe de règles drastiques de conception et de fabrication, d'analyses de sécurité des différents ensembles, sous ensembles, équipements et de leurs interactions éventuelles, de méthodes éprouvées de vérifications au sol et en vol, de mise au point de règles d'emploi précises dont la forme même de présentation est codifiée... Toutes ces opérations, ici grossièrement résumées, se réfèrent constamment à une sorte de frontière administrativement admise, suivant des « objectifs de sécurité » clairement annoncés pour atteindre l'objectif initialement recherché : l'obtention du « certificat de navigabilité de type » du prototype. Car tout avion identique à cette version finalement élaborée et acceptée du prototype pourra recevoir son propre « Certificat de Navigabilité Individuel », premier sésame nécessaire pour être autorisé à transporter des passagers.

Mais la recherche d'une sécurité aérienne maximale ne s'arrête pas là, elle se poursuit, pendant toute la période d'exploitation commerciale de l'appareil, par l'utilisation programmée et systématique du « retour d'expérience » acquise en service. Le but est de traquer systématiquement les « dangers potentiels » décelables pendant la réelle utilisation opérationnelle de l'avion et ainsi, par le biais de deux processus (suivi de navigabilité et maintien de navigabilité), d'assurer la sécurité la plus grande.

3) suivi de navigabilité

Le « SUIVI DE NAVIGABILITÉ » est le processus permettant de détecter puis de corriger efficacement les défauts d'un avion, d'un équipement ou des règles d'emploi opérationnel, défauts dont l'existence ou la gravité n'avaient pas été complètement anticipés au moment du processus de certification, défauts détectés au fur et à mesure que progresse l'expérience de l'utilisation de l'avion en exploitation.

Il s'agit donc d'un **processus continu** de prise en compte d'incidents répétitifs, exploitant au mieux le « retour d'expérience » en utilisation. C'est ce travail normalement « réactif » aux incidents ou accidents survenus que l'on dénomme « suivi de navigabilité ». Ce processus implique conjointement constructeurs/équipementiers + les compagnies aériennes exploitantes + l'Administration (DGAC/SFACT et ses experts associés, chargées à la fois de la certification et de la navigabilité des aéronefs).

Le niveau de criticité d'une panne n'est donc pas a priori « figé ». Certes il est défini **initialement**, suivant un degré d'occurrence (10^{-3} à 10^{-9}) estimé et une gravité supposée (mineure, majeure, critique ou catastrophique) des conséquences de la panne envisagée.

Mais, conjointement, les constructeurs/équipementiers et l'Administration, avec le concours des exploitants, doivent « réagir » et prendre les dispositions nécessaires pour revenir à une combinaison réaliste « niveau de criticité/ probabilité d'occurrence », réglementairement définie comme acceptable, si les événements en exploitation établissent que

- soit la fréquence des pannes est notoirement supérieure aux prévisions des études de sécurité initiales (le degré d'occurrence constaté est différent du degré d'occurrence initialement envisagé),
- soit la gravité des conséquences d'une panne, initialement prévue simple, est plus grave que prévu dans les faits.

Et l'étude des incidents et / ou des accidents est effectuée par le BEA, c'est là son rôle spécifique. Le BEA est donc « acteur » du processus d'amélioration de la sécurité, même si son rôle est limité à des « propositions » !

4) Maintien de navigabilité :

Le « *maintien* » de navigabilité est pour l'essentiel à la charge de l'exploitant, sous le contrôle des autorités administratives. L'exploitant doit utiliser l'avion à l'intérieur des limitations prévues, procéder aux opérations d'entretien de la cellule, des réacteurs, des équipements suivant une périodicité établie, procéder aux modifications techniques imposées, etc....

La sécurité aérienne finale repose donc sur un ensemble de processus techniques profondément imbriqués où il est nécessaire que chaque intervenant décisionnaire dans l'application ou l'évolution de chacun des processus prenne les bonnes décisions.

	10⁻³	10⁻⁵	10⁻⁷	10⁻⁹
MINEURE Légère dégradation des caractéristiques avion ou faible accroissement de la charge de travail de l'équipage.	X			
MAJEURE Dégradation notable de la marge de sécurité ou augmentation sensible de la charge de travail de l'équipage.		X	OBJECTIFS DE SÉCURITÉ	
CRITIQUE Dangereuse dégradation des marges de sécurité. dangereux accroissement des charges de travail de l'équipage. Conditions marginales pour les occupants	Aucune panne ne doit conduire à une combinaison probabilité/conséquence dans cette zone			
CATASTROPHIQUE Perte de l'avion ou accidents mortels				
Classes de conséquences / Classes de probabilités	PROBABLE Peut arriver de temps en temps pendant la vie opérationnelle de l'avion	RARE N'arrive pas à chaque avion mais peut se produire plusieurs fois dans la vie d'une flotte	Extrêmement RARE N'arrive pas dans la vie d'une flotte en général mais est considéré comme possible.	Extrêmement IMPROBABLE Un tel événement n'arrivera pas.

Frontière réglementaire

La thèse de certains est de considérer que, si l'accident se produit malgré la mise en œuvre de toutes ces précautions, il faut, certes, examiner techniquement les causes et circonstances de l'accident mais uniquement pour éviter qu'il ne se reproduise tel quel. Il suffirait donc de faire des propositions pour modifier l'avion ou le règlement de façon à renforcer le filet de protection précédemment mis en place... sans rechercher – parmi les causes possibles de la survenance de cet accident - les éléments de responsabilité éventuelle des divers intervenants...

Comme précédemment signalé, c'est là une mission estimable et tout à fait conforme à l'Annexe XIII de l'OACI (Convention de CHICAGO), mais cela n'a pas d'influence sur la réparation du traumatisme social !

FONDEMENTS DU « DROIT » - PLACE DES VICTIMES.

« Obnubilés par la densité des institutions, lois, règles, normes et procédures qui tentent d'organiser aujourd'hui de façon la plus précise possible les droits et devoirs de chaque citoyen, nous avons perdu de vue la notion fondamentale suivante : ceci constitue le résultat complexe et – en principe achevé - d'une très ancienne tentative nécessaire de permettre et assurer le maintien d'un équilibre social. Le Droit en action, ce sont des personnes légiférant, jugeant, administrant et réglant d'autres activités légales ; c'est un processus vivant d'attributions de droits et devoirs, et par là dénouant des conflits et ouvrant des canaux de coopération » (H. J. BERMAN « Droit et Révolution »).

La justice a donc un rôle fondamental de « régulateur du lien social », donc de sa réparation lorsque l'accident d'aéronef a été l'occasion d'une véritable « rupture » de ce même lien social.

Il faut bien avouer qu'il existe actuellement des tensions autour du concept même de « victimes » et de leur positionnement souhaitable dans la réparation du traumatisme social. Il existe déjà un hiatus entre la définition de la victime dans la procédure pénale et la signification généralement admise dans l'opinion.

En effet, suivant le glossaire juridique, est « victime toute personne qui subit personnellement et directement un préjudice physique, moral ou matériel, du fait d'une infraction pénale, par rapport à la personne qui le cause : l'auteur ». Tel ténor du barreau, en pénaliste pur et dur, prétendra donc que l'état de victime ne peut exister qu'à l'issue d'une décision judiciaire la reconnaissant comme telle, en quelque sorte comme « pendant » de la décision de culpabilité prononcée contre l'auteur ou le facilitateur direct ou indirect de la survenance de l'accident. En attendant un tel « jugement », les victimes ou leurs associations représentatives n'auraient pas à figurer dans une procédure pénale et seraient ainsi curieusement exclues « de facto » de la possibilité de se constituer Parties Civiles.

On est là bien loin de l'acceptation généralement admise maintenant que l'état de « victime » est caractérisé par *une atteinte à son intégrité personnelle par un agent externe ayant entraîné un dommage évident, identifié comme tel par la majorité du corps social* (cf Société française de Victimologie) : on peut être tout à fait « victime » d'un tremblement de terre.. ce qui n'a rien à voir avec le code de procédure pénale...

Certes on peut parfois regretter certaines manifestations médiatiques outrancières de telle ou telle association de victimes, mais ces débordements ne sont-ils pas en fait littéralement «générés» par l'arrogance médiatique de certains responsables techniques mis en cause et les arguties de leurs avocats. La propre souffrance des « mis en cause » est réelle dès lors qu'ils sont exposés à une sorte de « pilori » médiatique, alors que – même mis en examen - ils sont présumés innocents. Mais les tentatives de négation systématique des malheurs des victimes exacerbent les tensions et compliquent encore le rôle de régulateur social de la justice. L'équité commande la juste appréciation des faits, la reconnaissance et le respect des droits de chacun, la réparation des dommages et la restauration la plus globale et durable possible du lien social.

Nos concitoyens estiment qu'une société aussi techniquement développée que la nôtre doit simplement *tout faire* pour que l'accident d'aéronef ne se « produise » et – surtout - ne se « re-produise ». Aussi, ils trouvent tout à fait normal qu'après tout accident, chaque composante active de la société qui s'estime concernée tente aussitôt d'en tirer les conséquences utiles : administratives et réglementaires via le Bureau Enquêtes et Analyses (BEA), techniques et opérationnelles via le constructeur, pécuniaires via les assureurs, juridiques civiles ou pénales via la Justice etc...

L'enquête administrative, déclenchée à l'initiative du BEA, a pour seul but l'amélioration de la sécurité aérienne *future*. Elle ne s'occupe pas de réparer les conséquences de l'accident *passé*. Le BEA, après sa propre enquête, fait des propositions pour faire modifier les avions, les méthodes de leur exploitation, les règlements. Ces propositions n'ont initialement aucun caractère obligatoire et ne seront donc pas systématiquement retenues, soit par l'administration soit par les constructeurs, ou encore moins par les exploitants. Selon les conventions internationales ratifiées par la France, les enquêteurs administratifs ont interdiction d'étudier et de se prononcer sur les éventuelles responsabilités. Le BEA agit pour améliorer la sécurité future afin que les mêmes causes ne produisent plus les mêmes effets. C'est une très noble mission prospective, mais cette action n'est manifestement pas suffisante pour traiter, socialement, toutes les conséquences de l'accident passé.

Aussi, dès la survenance de tout accident, s'il y a des morts ou blessés graves, le Procureur de la République (qui représente ici la société en général) est automatiquement saisi. De plus en plus souvent, d'autres Parties concernées (parents de victimes, syndicats, etc..) interviennent dans la procédure, en se constituant Parties Civiles. Faut-il s'en émouvoir ? N'est-il pas plus étonnant d'entendre des avocats renommés, notamment les Conseils de l'Administration, prétendre que les parents des personnes décédées dans un accident d'aéronef n'ont rien à faire dans une procédure pénale consécutive au-dit accident!

De facto, en cas de morts, de blessures graves ou de mise en danger d'autrui, deux procédures immédiates et concomitantes sont initiées : le Procureur de la République déclenche l'action publique et la procédure judiciaire, le BEA débute la procédure administrative. Ces deux enquêtes distinctes sont nécessaires car, au-delà de l'examen initial des mêmes constatations factuelles, les experts administratifs ou judiciaires n'auront pas à répondre aux mêmes questions. On a vu ci-dessus la mission des enquêteurs du BEA alors qu'experts et enquêteurs de la police judiciaires, agissant dans le cadre de «l'instruction pénale», ont une autre mission : il leur faut éclairer les Magistrats Instructeurs sur les causes et circonstances de l'accident, mais aussi identifier et prouver les éléments techniques de responsabilité éventuelle des différents intervenants.

A la différence des objectifs poursuivis par les enquêteurs administratifs du BEA, la Justice ne traite pas prioritairement - et ceci est fondamental - de l'impact éventuel de son action sur la survenance d'accidents *futurs*, mais tente bien, au premier chef, de résoudre les problèmes posés par la survenance du seul accident passé, cas particulier et unique dont elle est saisie, et ce, y compris, en réclamant une sanction éventuelle pour ceux qui n'auraient pas rempli leurs obligations légales. A l'issue d'excellentes constatations techniques communes, et de la mise sous protection des éléments de preuve, chaque enquêteur désigné - qu'il soit du BEA, de la Gendarmerie, de la Police ou de l'Expertise Judiciaire - rejoindra alors son bureau pour répondre au mieux aux questions à lui posées : l'enquêteur administratif du BEA s'interrogera sur les recommandations à faire sur le matériel ou la réglementation afin de faire progresser la sécurité aérienne, l'Expert judiciaire désigné mettra en lumière, pour le Juge d'Instruction, les éléments techniques de responsabilité éventuelle.

Ces premières investigations techniques, rigoureuses et encadrées, seront utiles, même si l'affaire est classée sans suite au plan pénal. Réalisées juste après l'accident, au tout début de la procédure judiciaire, elles constituent une base substantielle, contradictoire, procéduralement non critiquable, pour les Juridictions civiles qui devront éventuellement examiner les conséquences, au plan civil, de cet accident d'aéronef.

Il est donc bien nécessaire de voir prospérer deux enquêtes distinctes, à buts différents et complémentaires : l'une administrative, l'autre judiciaire.

PROCEDURE JUDICIAIRE « NEFASTE » POUR LA SECURITE AERIENNE ?

L'Instruction pénale initiale serait-elle préjudiciable à la sécurité aérienne ?

Reprenons la « démonstration » de Mr PARIES, ancien chef des enquêteurs administratifs du BEA et PDG de la société DEDALE, spécialiste en « facteurs humains » (Le MONDE du 10.11.2006). « *la pénalisation des défaillances prétend renforcer la conscience de ces responsabilités. Elle obtient exactement le contraire. La priorité de chacun n'est plus de gérer le risque en conscience et professionnellement, mais de minimiser son risque personnel d'inculpation. La responsabilité intériorisée cède la place à la responsabilité devant le gendarme* ». Il est difficile de comprendre ce véritable « galimatias » et notamment cette dernière phrase ! Durant plus de 45 ans de « carrière aéronautique », comme pilote militaire, pilote d'essais, commandant de bord en ligne, instructeur, gérant de compagnie aérienne et expert judiciaire, j'ai toujours su « prendre » et « assumer » mes responsabilités lorsqu'il le fallait et je ne me souciais nullement de les intérioriser, extérioriser ou de ce que pouvaient en penser des gendarmes...

La situation est bien plus simple : depuis trois générations, ont été mis en place des processus administratifs et techniques, certes évolutifs en fonction des avancées techniques, mais qui sont très précisément définis pour chaque type d'avion. Comme déjà cités, ils sont d'abord relatifs à la « construction » et à la « certification » des appareils, aux fins d'obtention du Certificat de Navigabilité, avant leur mise en exploitation commerciale. Ensuite, il existe des processus techniques définis et encadrés de « suivi » et de « maintien » de navigabilité, pendant ladite exploitation commerciale de l'appareil. Chaque entité (constructeur, administration, exploitant) a un rôle spécifique précis à y jouer. De même, lors de la réalisation d'un vol, chaque acteur (dans ou hors de l'avion) a, dûment prévues, une fonction et des actions particulières bien identifiées.

C'est uniquement au regard du bon suivi - ou non - de ces processus parfaitement définis et normés, que les experts judiciaires, auxiliaires techniques temporaires du Juge d'Instruction, détecteront - ou non - des éléments techniques de responsabilité éventuelle. Ce sera alors au seul Juge d'Instruction d'en déduire, après avoir entendu les intéressés, quand c'est possible, s'il y a ou non matière à incrimination pénale. L'intériorisation ou l'extériorisation de la responsabilité de chaque intervenant, l'éventuelle peur du gendarme (?) n'a rien à voir avec ce processus. Ces responsables, au poste exact occupé et au moment précis étudié, avec les éléments dont ils disposaient à l'époque, ont fait techniquement le travail prévu - ou non. Pourquoi l'analyse et la mise en lumière d'éléments de responsabilité éventuelle seraient-elles valables pour tout un chacun (industriel, commerçant, médecin, artisan, ouvrier, concierge ou technicienne de surface) et ne le seraient plus pour les préposés du secteur aéronautique au sens large ?

En quoi un directeur de laboratoire ou un fabricant de cocotte-minute serait-il davantage « responsable » qu'un constructeur d'avion ? L'impératif de sécurité - comme la responsabilité afférente - sont, dans les deux cas, socialement du même ordre. Cette revendication de certains d'être ainsi exonérés - a priori - de toute recherche de responsabilité, n'apparaît nullement justifiée. Et l'on voudrait, au nom d'une hypothétique et improbable amélioration éventuelle de la sécurité aérienne, inscrire dans le marbre cette exonération de responsabilité, au demeurant exorbitante du droit pénal commun ?

Si les intéressés ne vont pas jusqu'à nier devoir éventuellement répondre pénalement de leurs plus importantes erreurs, ils s'ingénient, par des actions de lobbying ciblé (voir les communiqués de l'ANAE Académie Nationale de l'Air et de l'Espace, de la Flight Safety Foundation ...), à interdire le système normal standard de recherche de celles-ci en demandant l'interdiction de toute enquête judiciaire, sauf en cas évident d'acte de terrorisme. Mais qui va décider « terrorisme ou pas » ? qui va rechercher les indices d'explosif, procéder à l'analyse scientifique criminelle s'il n'y a pas d'enquête judiciaire ? le BEA qui n'est nullement compétent en cette matière et a par ailleurs interdiction de s'intéresser aux éléments de responsabilité ?

Cette position est foncièrement illogique ! D'autant que le BEA, lui-même, fait partie intégrante du système de suivi de navigabilité, par sa fonction « *d'audit* » ET de « *préconisation* » de mesures adaptées. Comment pourrait-il être « expert indépendant » en matière de responsabilité éventuelle ?

Certains prétendent, avec raison sur certains points, que l'on a atteint probablement le maximum de rendement des méthodes prescriptives de « sécurité réglée », c'est à dire de la méthode consistant à multiplier règles et contraintes pour améliorer encore significativement la sécurité aérienne. Il conviendrait donc de passer à des méthodes confortant une sécurité « auto-gérée » où l'on retrouverait une meilleure aptitude aux nécessaires adaptations. L'introduction récente progressive des Systèmes de Gestion de la Sécurité (SMS pour Safety Management System en anglais), recommandée par l'OACI et l'EASA, va dans ce sens : cette approche systémique, globale et « pro-active » est judicieuse et même, à terme, indispensable.

Cela répond d'ailleurs à l'objection de ceux qui professent l'idée simpliste que multiplier les règles amplifie systématiquement – pour leurs auteurs ou les assujettis - les risques d'être un jour « mis en examen »

et que cette « crainte », liée à une potentielle instruction pénale consécutive à un éventuel accident, nuit donc à la sécurité... puisque cela freine la multiplication nécessaire des dites « règles » ! Sophisme donc et, au surplus, sophisme au parfum rétrograde, si l'on veut bien prendre en compte les évolutions les plus récentes dont l'approche « cindynique » de ces questions.

L'APPROCHE CINDYNIQUE

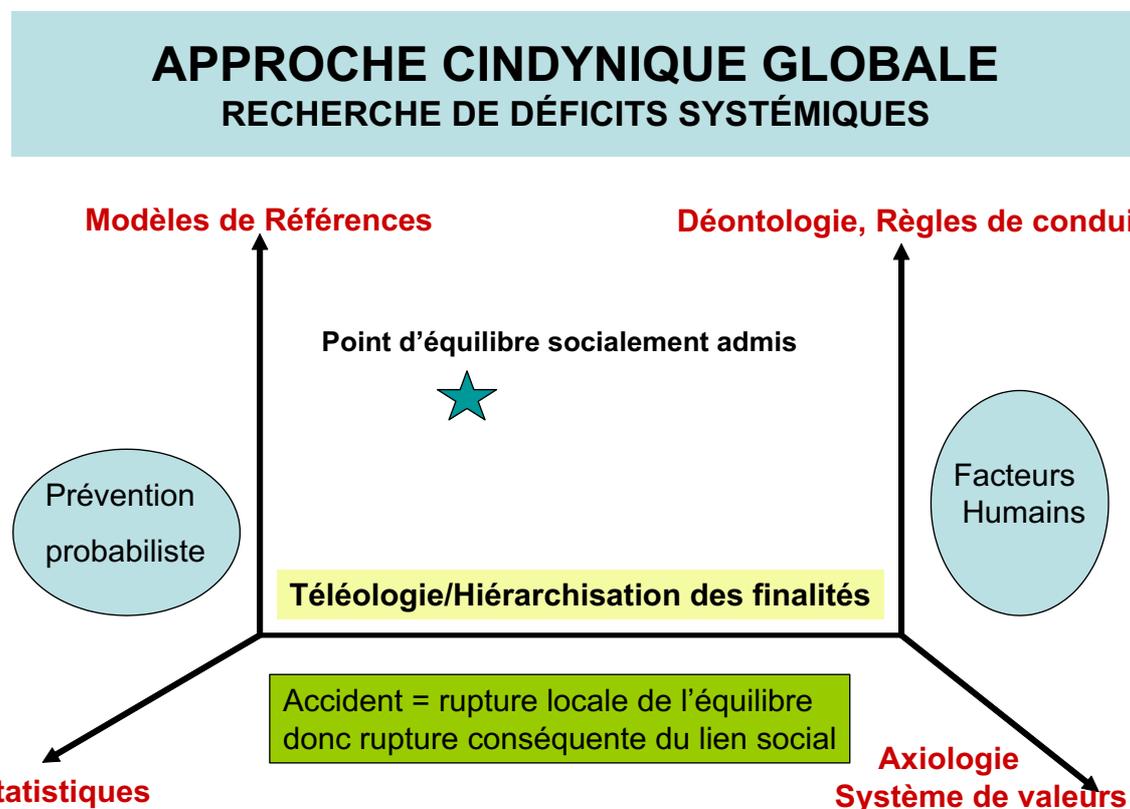
Issu du mot grec « kindynos », qui signifie « danger », les cindyniques représentent une théorie et une méthodologie visant à mieux faire connaître et à tenter d'analyser de manière globale le risque, le danger et aussi la gestion des périodes de crise consécutives à la survenance de situations dangereuses. Il s'agit d'un outil qui, appliqué à des situations de danger potentielles ou effectives, permet, en explorant notamment les différentes possibilités de prévention, d'agir sur les causes les plus profondes et de trouver des solutions « thérapeutiques ». Elle englobe certes, mais dépasse très largement, l'approche « probabiliste » déjà évoquée.

Issus soit du retour d'expérience, soit d'études et de travaux de recherche, parfois des deux, les axiomes cindyniques permettent de dégager un certain nombre de principes qui aident à mieux comprendre la démarche cindynique dans les activités à risques.

Dans ses applications pratiques, l'approche cindynique du danger permet d'englober :

- Les différents réseaux d'acteurs confrontés aux situations de danger,
- Les différents aspects associés dans le regard porté sur ces situations,
- Les 5 dimensions (faits, modèles, objectifs, normes, valeurs) correspondant à ces aspects,
- Les « dissonances » entre les divers réseaux d'acteurs
- Et les déficits qui affectent chacune des dimensions.

Cette méthodologie associe à la fois des sciences dures (statistiques, modélisation) et des sciences humaines (logique, déontologie, axiologie). Elle permet de mieux cerner l'environnement global de l'ensemble que constitue un « avion de transport en vol » : à la fois véhicule en équilibre technique mais aussi vecteur instantané de la réalisation d'un contrat socialement précis (amener à un point déterminé des passagers sains et saufs). L'accident d'aéronef est la brutale rupture de cet état « socialement et techniquement en équilibre ».



Cette approche cindynique est factuelle et n'a nullement pour but initial de trouver des « responsables » ou des « coupables »... Mais contrairement à certaines analyses, cette méthodologie - notamment dans son aspect d'identification globale des acteurs, de dépistage des « dissonances » entre les acteurs et des déficits systémiques - n'exclue nullement une approche parallèle rationnelle des éléments de responsabilités éventuelles...

Face à l'extraordinaire pression économique, autre spécificité de l'époque plus ou moins récente, force est de constater que certains responsables, dans tous les secteurs de la société, ont tendance, parfois, à quelque peu oublier la référence à des valeurs (conscience professionnelle, éthique, déontologie et autres...), indispensables à la prise de décisions adéquates...

Or, pour supporter, conforter les valeurs humaines qui sont, aux côtés des analyses techniques, les véritables piliers réels de la sécurité aérienne présente et future, dans une véritable approche systémique proactive, la société a confié à la Justice la fonction de trancher sur les responsabilités éventuelles, en cas de manquements évidents et prouvés.. laissons la faire !

Il ne s'agit pas, dans le présent exposé, de faire l'éloge d'une justice purement « vindicatoire », le but poursuivi n'est pas la recherche d'une punition uniquement par ce qu'il y a eu accroc à la règle, transgression de la norme, dans les conditions édictées par le Code pénal. Il s'agit, tout au contraire, de justice « restaurative » qui certes « institue », en quelque sorte, au moment du procès, chacun dans son rôle de « victime » ou de « transgresseur » de l'ordre social, mais tente - aussi et surtout - par la dynamique régulatrice qu'elle représente, d'aborder de la meilleure façon, au plan sociétal, les conséquences de l'accident et ses répercussions futures (réparations pour l'une, éventuelle sanction pour l'autre).

Pour nos démocraties, là réside véritablement l'une des facettes importantes de ce rôle de recomposition du lien social rompu par l'accident d'aéronef ou la catastrophe, rôle confié à la Justice de notre pays.

L'action judiciaire - avec son indépendance qui semble faire peur à certains - est indispensable pour maintenir ce pacte d'équilibre social implicite, qui se résume par l'équation simple dont il convient de respecter les trois termes :



CONCLUSION

Notre système actuel de double enquête (administrative et judiciaire) et, sur un plan plus général, notre processus judiciaire actuel « d'instruction pénale » ne sont certes pas parfaits. Ils méritent à l'évidence d'être encore améliorés...

L'introduction très récente de modalités confortant le « principe du contradictoire » dans les procédures d'instruction et d'expertise pénales (cf **Loi n° 2007-291 du 5 mars 2007 tendant à renforcer l'équilibre de la procédure pénale**), la Circulaire de la Chancellerie traitant de la coordination des autorités judiciaires avec le BEAD-Air (13.10.06), après la publication de textes un peu plus anciens sur le BEA, représentent des avancées manifestement pertinentes...

Doit-on étendre à l'aéronautique le système d'un pôle d'instruction national de magistrats spécialisés, à activité aéronautique dominante ? Pourquoi pas ? Une proposition de loi *relative au renforcement des moyens de la justice en cas de catastrophe humaine liée aux transports* (voir en annexe), a déjà été déposée, en ce sens, au Parlement le 28 juin 2006 sous le N° 3228 par les députés Jean-Pierre BLAZY et Odile SAUGUES.

Contrairement aux souhaits de certains d'abandonner l'idée même de la double enquête après accident d'aéronef, il serait, à l'évidence, souhaitable de collaborer afin d'améliorer et faire appliquer ce qui existe, au lieu de continuellement remettre en question des principes qui s'avèrent fondamentaux pour le bon équilibre social de notre société.

Et parmi ces principes, comme ci-dessus démontré et comme prévu dans la proposition de Loi N°3228, il nous apparaît impératif de sauvegarder celui de la nécessité de la double enquête (administrative et judiciaire) après accident d'aéronef..

N° 3228

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 juin 2006.

PROPOSITION DE LOI

*relative au renforcement des moyens de la justice
en cas de catastrophe humaine liée aux transports,*

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉE

par M. Jean-Pierre BLAZY et Mme Odile SAUGUES

Députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Le 25 juillet 2000, l'accident du Concorde faisait 113 victimes. Six ans plus tard, l'instruction est toujours en cours. Le 20 janvier 1992, un avion s'écrasait sur le Mont Saint-Odile et provoquait la disparition de 87 personnes. Le procès n'a débuté que 14 ans après les faits.

Ces deux catastrophes humaines rappellent à la fois le caractère dramatique des accidents qui interviennent dans les transports et les difficultés de la Justice à établir la vérité dans des délais raisonnables.

La tenue d'un procès est un élément décisif pour les victimes et leurs proches, attendue avec espoir et émotion. Elle leur permet bien souvent d'aider à surmonter le traumatisme de l'accident ou de la perte d'une personne aimée.

Or, la complexité technique, le nombre d'acteurs impliqués, l'importance des intérêts en jeu ou parfois l'extraterritorialité de l'accident rendent le travail de la Justice long et délicat.

Il est donc juste que, lorsque survient une catastrophe d'ampleur exceptionnelle en raison de l'importance des pertes humaines qu'elle provoque, la Justice consacre des moyens permettant l'instruction et le jugement de ces affaires dans les meilleurs délais, c'est-à-dire dans des délais raisonnables et compatibles avec la souffrance du grand nombre de personnes impliquées. En tout état de cause, ces délais doivent être aujourd'hui raccourcis.

Par ailleurs cette exigence répond aux obligations internationales de la France. En effet notre pays a ratifié la Convention Européenne des Droits de l'Homme qui proclame en son article 6-1 le droit à la tenue d'un procès dans un « délai

raisonnable ». Ce même droit est en outre reconnu dans l'article préliminaire de notre code de procédure pénale.

Les catastrophes humaines n'étant malheureusement pas rares dans le domaine des transports, cette proposition de loi a pour objectif de renforcer les moyens de la Justice pour accélérer l'instruction et le jugement des accidents, dans ce secteur, dont le caractère exceptionnel dû au nombre important de victimes nécessite la mise à disposition de moyens exceptionnels de la Justice.

Cette proposition de loi tend à établir, sur le modèle des pôles économiques et financiers, une procédure particulière applicable en cas de catastrophe humaine liée aux transports.

L'article premier vise à créer au sein du tribunal de grande instance (TGI) de Paris une section spécialisée et compétente pour les affaires répondant aux trois critères suivants :

- l'accident est intervenu dans le domaine des transports ;
- il a provoqué la mort d'un grand nombre de personnes ;
- l'instruction et le jugement en sont d'une grande complexité.

Le Procureur de la République près un TGI est compétent pour requérir le juge d'instruction de se dessaisir au profit du TGI de Paris s'il estime que ces trois conditions sont remplies. Sont également définis les fonctionnaires qui peuvent être affectés à cette section spécialisée.

L'article 2 ouvre une voie de recours contre l'ordonnance du juge d'instruction par laquelle il se dessaisit.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Après le titre XXVI du livre IV du code de procédure pénale, il est inséré un titre XXVII ainsi rédigé :

« *TITRE XXVII*

« *DE LA PROCÉDURE APPLICABLE EN CAS DE CATASTROPHE HUMAINE LIÉE AUX TRANSPORTS*

« *Art. 706-111-1.* - Les dispositions du présent titre sont applicables aux accidents survenus dans les transports aérien, ferroviaire, routier, maritime ou fluvial lorsqu'ils ont entraîné la mort d'un grand nombre de personnes.

« *Art. 706-111-2.* - Le tribunal de grande instance de Paris est compétent dans les conditions prévues par le présent titre pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions prévues à l'article 221-6 du code pénal dans les affaires visées à l'article 706-111-1 qui sont ou qui paraîtraient d'une grande complexité en raison notamment des difficultés d'expertise technique.

« La compétence du tribunal de grande instance de Paris s'étend aux infractions connexes.

« Un décret en Conseil d'État définit au sein de cette juridiction une section du parquet et des formations d'instruction spécialisées pour connaître de ces infractions.

« *Art. 706-111-3.* - Pour la poursuite, l'instruction et le jugement des actes incriminés par l'article 706-111-2, le procureur de la République de Paris, le juge d'instruction et le tribunal correctionnel de Paris exercent une compétence concurrente à celle qui résulte de l'application des articles 43, 52, 382 et de l'article 706-42.

« Lorsqu'ils sont compétents pour la poursuite et l'instruction des infractions prévues à l'article 706-111-2, le procureur de la République et le juge d'instruction de Paris exercent leurs attributions sur toute l'étendue du territoire national.

« La juridiction saisie reste compétente quelles que soient les incriminations retenues lors du règlement ou du jugement de l'affaire sous réserve de l'application des dispositions des articles 181 et 469.

« *Art. 706-111-4.* - Le procureur de la République près un tribunal de grande instance autre que le tribunal de grande instance de Paris peut, pour les infractions énumérées dans l'article 706-111-2 et dans les conditions prévues à l'article 705-2, requérir le juge d'instruction de se dessaisir au profit du tribunal de grande instance de Paris en application de cet article. Les parties sont préalablement avisées et invitées à faire connaître leurs observations par le juge d'instruction ; l'ordonnance est rendue huit jours au plus tôt et un mois au plus tard à compter de cet avis.

« Lorsque le juge d'instruction décide de se dessaisir, son ordonnance ne prend effet qu'à compter du délai de cinq jours prévu par l'article 705-2 ; lorsqu'un recours est exercé en application de cet article, le juge d'instruction demeure saisi jusqu'à ce que soit porté à sa connaissance l'arrêt de la chambre de l'instruction, passé en force de chose jugée ou celui de la chambre criminelle de la Cour de cassation.

« Dès que l'ordonnance est passée en force de chose jugée, le procureur de la République adresse le dossier de la procédure au procureur de la République du tribunal de grande instance désormais compétent.

« *Art. 706-111-5.* - Peuvent exercer des fonctions d'assistant spécialisé auprès du tribunal de grande instance de Paris les fonctionnaires de catégorie A ou B ainsi que les personnes titulaires, dans des matières définies par décret, d'un diplôme national sanctionnant une formation d'une durée au moins égale à quatre années d'études supérieures après le baccalauréat qui remplissent les conditions d'accès à la fonction publique et justifient d'une expérience professionnelle minimale de quatre années.

« Les assistants spécialisés suivent une formation obligatoire préalable à leur entrée en fonction. »

Article 2

L'article 705-2 du code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Dans le premier alinéa, les mots : « de l'article 705-1 » sont remplacés par deux fois par les mots : « des articles 705-1 ou 706-111-4 » ;

2° Dans le dernier alinéa, après les mots : « de l'article 705-1 », sont insérés les mots : « ou de l'article 706-111-4 ».