



Communiqué de l'AAE sur

Accident technique et faute pénale

Avis

Les

ISBN 978-2-913331-57-0



N°1 – 2007

10€

**Avis de l'Académie de l'air et de
l'espace sur**

ACCIDENT TECHNIQUE ET FAUTE PÉNALE

Avis n°1 - 2007

© Académie de l'air et de l'espace, novembre 2014. Tous droits réservés.

ACADÉMIE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Ancien Observatoire de Jolimont

1 avenue Camille Flammarion

31500 Toulouse - France

contact@academie-air-espace.com

Tél : +33 (0)5 34 25 03 80

www.academie-air-espace.org

Imprimé par

Evoluprint

Parc Industriel Euronord - 10 rue du Parc - 31150 Bruguières

www.evoluprint.fr

ISBN 978-2-913331-57-0

ISSN en cours

Photo de couverture: Boeing 737-205, 3X-GCM, à Freetown-Lungi International Airport (FNA), Air Guinee Express. Crédits: Mihai.crisan. Creative commons: CC-BY-SA-2.5,2.0,1.0. GNU Free Documentation License

ACCIDENT TECHNIQUE ET FAUTE PÉNALE

L'Académie de l'air et de l'espace (AAE) estime que la manière dont sont conduites les enquêtes qui font suite aux accidents d'avions civils devrait être revue et améliorée.

L'AAE constate que :

- l'enquête technique et l'enquête judiciaire, menées en parallèle, se font souvent concurrence ;
- l'approche scientifique et le traitement pénal ne semblent pas toujours en cohérence ;
- les dysfonctionnements ne sont pas rares ;
- tandis que le délai d'aboutissement de l'enquête pénale est incompatible avec les attentes des familles de victimes.

Beaucoup de ces difficultés ne sont pas propres à l'aéronautique, mais c'est évidemment à ce secteur que l'AAE porte un intérêt particulier.

C'est ainsi que la justice française a traité, avec un décalage de 14 ans, l'accident survenu le 20 janvier 1992, près du Mont

Sainte-Odile, à un Airbus A320 de la compagnie Air Inter qui effectuait la liaison Lyon-Strasbourg. La justice française s'est penchée, avec un décalage identique, sur l'accident survenu à un Concorde d'Air France le 25 juillet 2000.

D'autres procédures judiciaires françaises portent sur des accidents survenus à des compagnies étrangères hors du territoire national, par exemple l'accident du Boeing 737 de la compagnie Flash Airlines à Charm el Cheikh le 3 janvier 2004 et l'accident du MD82 de la compagnie West Caribbean Airways au Venezuela le 16 août 2005.

L'AAE n'a pas vocation à se prononcer sur les principes de la procédure d'instruction pénale en France, notamment par rapport aux procédures d'investigation judiciaire en vigueur dans d'autres grands pays industriels.

Elle n'a pas non plus à se prononcer sur le déroulement et le contenu des procédures pénales en cours.

En revanche l'AAE s'inquiète des conséquences que peut avoir ce type de procédures sur des pans entiers de l'activité de la nation, et sur la sécurité des utilisateurs des secteurs concernés, sans qu'il soit répondu correctement, à son avis, aux attentes des proches des victimes de leurs dysfonctionnements.

Afin d'améliorer le traitement scientifique et pénal des accidents survenant dans des secteurs de haute technologie soumis à des procédures approfondies de régulation de la sécurité, l'Académie de l'air et de l'espace souhaite qu'une réflexion soit menée tant sur le traitement pénal que sur les enquêtes administratives. Cette réflexion devrait porter notamment sur le cas des risques rares et sur l'accès au savoir spécialisé en prenant en compte le respect des intérêts humains et sociétaux de toutes les parties concernées.

Pour sa part, l'AAE a lancé un travail relatif à l'expertise technique en matière aéronautique. Elle souhaite que cette réflexion dépasse le cadre aéronautique pour embrasser une perspective humaine, scientifique et industrielle la plus large possible.

- 1 -

Les enquêtes réalisées après un accident (ou certains événements particulièrement significatifs) sont, en France, le plus souvent dédoublées :

- d'une part, une enquête diligentée par l'exécutif dans le cadre de son rôle de police administrative ; cette enquête part de la recherche des causes de l'accident pour en tirer les enseignements propres à améliorer la sécurité dans le futur ;
- d'autre part, une enquête judiciaire dans le cadre du code pénal ; celle-ci part aussi de la recherche des causes de l'accident pour rechercher d'éventuelles responsabilités dans leur survenance dans le passé, et les sanctionner si elles constituent un délit.

Or, ces deux regards sur un même accident semblent souvent se concurrencer dans la pratique, voire se gêner mutuellement, plutôt que se compléter.

Il serait préférable que les deux enquêtes s'appuient l'une sur l'autre tout en respectant les finalités de chacune.

- 2 -

L'enquête administrative est, de plus en plus souvent, comme c'est le cas depuis très longtemps pour l'aviation civile en vertu de traités internationaux, **réalisée par des organismes permanents spécialisés**, indépendants de l'administration de contrôle, multidisciplinaires et rassemblant de fortes compétences étayées par l'expérience internationale. Ces compétences portent à la fois sur les techniques et les pratiques des domaines considérés et sur les méthodes spécifiques d'investigation des causes d'accident technique.

En revanche, les conditions dans lesquelles sont désignés les **experts judiciaires** et le déroulement concret de la procédure pénale, tout en visant une indépendance d'esprit largement mythique, ne semblent pas faire émerger les aptitudes appropriées à la grande diversité des savoirs et des pratiques qui concourent à la sécurité des grands systèmes.

Il serait souhaitable que le juge d'instruction, lorsqu'il fait appel à l'expertise technique, dispose d'outils ou d'appuis pour l'aider à se forger son appréciation de la qualité scientifique et technique de ce qui lui est fourni.

- 3 -

Le développement d'une activité souhaitée par la société peut générer des risques graves. Que ceux-ci soient mal identifiables et relèvent alors du principe de précaution, ou, comme de plus en plus souvent, que la science permette d'en prévoir les caractéristiques, ils sont pris en compte pour en limiter la probabilité d'occurrence jusqu'à la rendre tellement marginale qu'elle en devienne socialement acceptable.

Si, néanmoins, un tel accident survient, son appréciation pénale n'est pas cohérente avec son traitement scientifique.

Appréciation pénale et souhaits de développement devraient être rendus plus cohérents.

- 4 -

Le processus pénal déclenché après un accident mortel ne peut pas être considéré comme satisfaisant **pour les proches des victimes**.

En effet, pour diverses raisons, dont celles mentionnées ci-dessus, les délais sont considérables entre la perte d'un proche et le jugement, ou plutôt les jugements successifs censés faire apparaître une "vérité" sur les circonstances et les causes de l'accident (plus de 14 ans pour le premier jugement relatif à l'accident aérien du mont Sainte Odile, déjà 6 ans pour Concorde !).

Cette longue période favorise aussi l'émergence et la propagation d'explications tournées plus vers le sensationnel que vers les faits réels (Habsheim et AZF sont typiques de ce genre de situation).

De ce fait **le processus n'est pas non plus satisfaisant pour l'opinion publique** qui se pose des questions sur la sécurité de tel ou tel système : ses réflexions sont détournées vers le sensationnel au détriment des débats de fond qui devraient permettre d'orienter efficacement les progrès de sécurité.

Il serait souhaitable que les intérêts des victimes et ceux du public soient mieux pris en compte.

- 5 -

Sous la menace d'incrimination pénale, avec ce que cela entraîne comme charge de travail pour ne pas laisser la place aux seules accusations, voire sous la menace de sanction pénale, les personnes de tous niveaux hiérarchiques ayant à prendre des décisions importantes pour la sécurité dans l'industrie ou les autorités de contrôle, prennent de plus en plus des **postures de protection** qui vont à l'encontre des meilleurs principes de gestion des risques.

La sécurité future des grands systèmes technico-humains peut en être substantiellement affectée.

Il serait souhaitable que le traitement pénal des accidents de ces grands systèmes contribue plus positivement au progrès en matière de sécurité.