

Intervention au colloque de l'AVCA sur la sécurité aérienne

Fort de France – le 29 novembre 2008

Mesdames, Messieurs,

Tout d'abord, je voudrais remercier chaleureusement l'AVCA et son président pour cette invitation à s'exprimer devant vous sur ce sujet ô combien essentiel de la prévention des risques et de la sécurité collective.

La vocation de la FENVAC est d'accueillir et accompagner les victimes d'accidents collectifs de toute sorte (65 depuis 15 ans) : accidents aériens bien sur, mais aussi incendies (tunnel du Mt Blanc par exemple), explosions (AZF et les nombreuses explosions du au gaz), collisions ferroviaires, naufrages

Cette vocation généraliste fait que dans mon propos je vais me contenter de vous présenter les grands principes et idées sous tendant cette participation des associations à la prévention, laissant aux interlocuteurs me succédant le soin de le décliner dans le domaine de l'aérien.

Mon premier constat sera que l'implication des associations de victimes est spontanée et même naturelle. Elle s'inscrit dans un certain ordre des choses, à la fois une évidence et une nécessité, au même titre que la solidarité et la recherche de la vérité.

Quelque que soit le type d'accident, nous entendons TOUJOURS très vite, et très naturellement ce cri du cœur mais aussi de la Raison « Plus jamais cela ».

La prévention est ainsi un objectif statutaire explicite des associations quand elles se constituent et l'objectif majeur d'une fédération qui les regroupe.

Pour nous fédération, il s'agit alors de décliner ce « plus jamais ca » en actions concrètes, et pour cela il nous faut nous imposer sur les scènes de la prévention des risques et de la sécurité collective.

Je dis bien nous « imposer » car il ne faut pas s'attendre à y être invités spontanément et cordialement...

On dit notre société attentive aux victimes, elle en ferait même trop prétendent certains. Certes, mais notre société trouve confortable de cultiver une vision simpliste, réductrice et bien souvent même caricaturale des victimes.

Il y a bien évidemment la compassion, manifeste dans l'émotion et le tumulte des premières semaines. Puis, souvent, apparaît les mois passant une perception plus ambiguë voire carrément négative sur les victimes : avides à l'argent, centrées uniquement sur l'indemnisation, et surtout, les victimes quand elles parlent seraient muées en fait par le désir de vengeance, elles veulent « des têtes » et une expiation collective de leurs souffrances intimes.

Et peut être le plus sournois, et même violent, des reproches pouvant être fait aux victimes : ils ne peuvent pas « comprendre », comme si le drame annihilait ipso facto toute capacité rationnelle.

Et finalement, le reproche sous jacent est peut être celui de ne pas se taire, de ne pas retourner très vite dans l'ordinaire du quotidien, de ne pas « faire son deuil » nous dit on.

Or justement comment peut on attendre de nous de nous taire concernant ces questions de prévention et de sécurité.

Bien longtemps effectivement, la prise en compte du risque a été perçue comme forcément un débat en champs fermé entre experts.

Comme s'il existait alors deux mondes, celui des « sachants », une élite, qui décideraient et celui des ignorants, le commun des mortels, qui subiraient, à qui on demandait tout simplement de faire confiance.

Loin de moi l'idée de toute polémique, mais l'hermétisme a priori dont fait montre le monde de l'aérien dans ses multiples facettes (constructeurs, affréteurs, transporteurs, régulateurs et contrôleurs) illustre bien que la logique endogène est bien encore bien prégnante quand il s'agit de prendre en considération l'expression des familles de victimes.

Alors oui, bien sur, tout à chacun nous vivons, homme ordinaire, dans une société organisée de telle ou telle manière qui n'est pas remise en cause tous les matins.

Cela tient au fait que notre rapport au risque se fonde effectivement a priori sur la confiance.

Confiance dans les organismes dont les activités génèrent des risques. Confiance dans les autorités de contrôle et de régulation.

Les membres de nos familles ont été frappés dans leur activité les plus routinières, celle où personne ne se distingue de la masse de ses concitoyens : partir en vacances, envoyer ses enfants à l'école ou en classe de neige, rentrer le soir par un train de banlieue, prendre l'autoroute, être chez soi avec des amis, ou tout simplement même dormir.

Ce faisant, on comprend donc que quand un risque se réalise, il s'agit véritablement d'un ébranlement complet de la représentation spontanée du monde, qui ne peut rester sans réponse sociale.

Cette confiance apparaît alors comme **trahie**.

Il se produit pour les personnes victimes une rupture qui n'a rien à voir avec le refus du risque ou une vision infantile d'un monde surprotégé.

La question ici n'est pas celle de l'existence de la technique mais de la capacité à en avoir un développement maîtrisé.

Alors, le premier rôle qui est le notre en matière de prévention est d'être en quelques sorte « **les émissaires de la catastrophe** » (Geneviève Decrop, sociologue), faire qu'on n'oublie pas, faire surtout qu'on ne réduise pas l'accident à une simple occurrence statistique inévitable ou une simple erreur humaine, le système devant surtout rester lui infaillible.

Or, L'expérience qui est la notre met clairement en évidence que l'accident est la faillite de tout un système.

Derrière la clarté et la rationalité des façades institutionnelles, transparait alors un monde flou, incertain où le dysfonctionnement et l'a peu-près se sont substitués à la norme.

Bien loin des certitudes de la modélisation, de l'encadrement par les bonnes pratiques, l'accident dans les faits apparaît comme un enchainement de défaillances et d'écarts successifs à la procédure.

L'accident procède de logiques de système, et les causes sont alors multiples dans un enchainement « fatal » que les différents acteurs échouent successivement à arrêter.

Inlassablement, au titre de la prévention, nous devons porter l'idée qu'o ne peut pas dissoudre en effet l'action de l'opérateur humain dans un système autorégulé qui ferait de l'accident uniquement et exclusivement une exception statistique inévitable.

Inlassablement, nous devons rappeler que tous ces accidents ont au final les mêmes ressorts :

- négligences possibles, de la conception à l'exploitation : et immanquablement les certitudes sont des facteurs aggravants conséquents.
- Insuffisances dans la formation des personnels : connaissance imparfaite du matériel manque de réactivité et de coordination, manque d'entraînement à la situation de crise.

- Absence de véritables audits et contrôles extérieurs : avec le poids des habitudes, le manque de rigueur, on se met à fonctionner en mode dégradé et cette façon de faire devient le mode perçu comme normal.
- Absence ou insuffisance d'une véritable culture du risque s'appuyant notamment sur un véritable REX (retour d'expérience). Trop souvent les incidents d'exploitation ou même quasi accidents sont tus ;
- Des interférences de plus en plus grandes entre politique de sécurité et exigences de rentabilité économiques qui créent des parasitages aux effets initialement sous évalués et au final trop souvent catastrophiques.

Inlassablement, nous devons aussi défendre l'enquête pénale parce qu'avant même tout débat sur une quelconque culpabilité, celle-ci offre aux victimes l'accès à la recherche des circonstances des faits, et cela de façon transparente, indépendante et contradictoire même si la procédure judiciaire est, elle aussi, perfectible. Il est quand même incroyable de nous expliquer que le caractère dissuasif de la sanction pénale serait inopérant par exception concernant la sécurité aérienne.

Alors bien sur, nous ne sommes pas des experts, et surtout même nous devons garder notre identité.

Pour mener cette réflexion, notre identité n'est d'ailleurs pas d'être « victimes », mais simplement des citoyens engagés, engagés par ce qu'ils ont vécu et par ce qu'ils ont appris. Là est notre légitimité et de là vient aussi l'énergie de notre engagement car celui-ci est motivé par la seule volonté d'améliorer les choses, dans l'intérêt de tous, indépendamment des parasitages corporatistes, d'intérêts financiers ou industriels.

Il nous faut nous même travailler, et notre rôle est à la fois de témoigner, restituer, interpellier, parfois même réveiller, mais aussi d'écouter et proposer.

Aux cotés de l'ingénieur, de l'expert, nous avons **un rôle de vigilance**.

Tout à chacun, et je m'adresse aux professionnels présents dans cette salle, doit comprendre que le risque est devenu une question sociétale et donc la réponse doit être aujourd'hui collective.

Sans hésitation, La FENVAC s'est engagé dans cette voie, en choisissant depuis l'origine le dialogue avec les entreprises et les administrations impliquées dans les accidents dont elle accueillait les victimes. Bien sur cela n'est pas toujours facile de se retrouver autour d'une même table.

C'est d'ailleurs précisément un des rôles d'une fédération de pouvoir servir de médiateur quand les ressentis sont encore trop vifs pour autoriser un échange plus direct.

L'expérience de la FENVAC montre que cela marche, que l'on peut faire évoluer les choses, bien sur modestement mais de façon quand même non négligeable en dépit de moyens matériels dérisoires.

Plus encore, pour des grandes sociétés comme EDF, GDF, TOTAL, SNCF, nous sommes allés les voir en leur disant « donnez nous les moyens de vous apporter la contradiction » et avons obtenus de leur part un financement dans le cadre de conventions. Et cela ne nous empêche nullement de nous retrouver face à face devant les tribunaux (GDF 5 procédures judiciaires en cours).

La prévention ne saurait se monnayer, et surtout, elle implique pour les créateurs de risque une prise de conscience de ses vulnérabilités et erreurs que seule en l'état actuel permet réellement et publiquement la voie pénale

Les exemples de progrès sont là, et pour n'en citer que 2 très brièvement dernièrement la SNCF vient de nous apprendre qu'elle mettait enfin en place une recherche sur la faisabilité d'un système de détection de masses sur les voies, revendication ancienne de la FENVAC, et qui devrait rendre impossible qu'un train puisse notamment faucher un bus scolaire bloqué sur un passage à niveau.

Ou encore la FENVAC vient d'être nommée par le Ministère de l'Industrie dans un observatoire de la sécurité des travaux sur la voie publique qui regroupera l'ensemble des acteurs de ce secteur pour enfin réduire le nombre d'accidents dus aux agressions sur canalisations gaz. Le rôle de cet organisme sera de voir concrètement les nouvelles règles qui marchent, ou pas, sur le terrain et de les valider.

Pourquoi des démarches similaires ne seraient telles pas possibles dès lors que seraient concerné l'aérien et le tourisme ?

Tout est question d'intelligence, de prise de conscience, mais aussi et surtout d'humilité de la part de chacun sur son rôle et devant ses responsabilités.

Alors oui, ce travail de prévention incluant les associations est nécessaire, il est même impératif.

Au sein de la FENVAC, nous tentons de nous organiser et nous préparer à ce travail en mettant en place des délégués en charge de coordonner les actions de prévention et nous sommes particulièrement heureux que Daniel Hierso, dont chacun connaît l'inusable énergie et la forte motivation, ait accepté de devenir délégué en charge de la prévention des accidents aériens. Ce travail bien évidemment nous le menons de concert avec la FIVAA, tant il paraît indispensable d'unir nos forces.

Car, s'il agit bien évidemment de défendre la mémoire des nôtres, il s'agit également et avant tout même de l'avenir de tous. Je vous remercie.