Le gouvernement du ciel : prévenir et surmonter la catastrophe aérienne

Bernard Cahier

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/leportique/2113>

DOI : [10.4000/leportique.2113](https://doi.org/10.4000/leportique.2113)

ISSN : 1777-5280

Éditeur

Association "Les Amis du Portique"

Édition imprimée

Date de publication : 10 avril 2009

ISSN : 1283-8594

Référence électronique

Bernard Cahier, « Le gouvernement du ciel : prévenir et surmonter la catastrophe aérienne », *Le Portique* [En ligne], 22 | 2009, mis en ligne le 10 novembre 2010, consulté le 25 mars 2021. URL : <http://journals.openedition.org/leportique/2113> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/leportique.2113>

Ce document a été généré automatiquement le 25 mars 2021.

Tous droits réservés

Le gouvernement du ciel : prévenir et surmonter la catastrophe aérienne

Bernard Cahier

- ¹ Lorsque, pour échapper à l'enfermement, Icare, avec son père, s'envole du labyrinthe, il est sanctionné d'une chute et meurt noyé. Mais son père, plus prudent, parvient sans encombre au terme du voyage. Dès le début, l'homme sait que même dans la transgression il dispose d'une chance. Tout l'art de la technique moderne aura été de forcer celle-ci. Si, dans la conquête de l'air, nombre d'imprudents ont péri par impatience, bêtise ou témérité ¹, et d'autres ont sombré par malchance, la ténacité et la capitalisation des expériences ont fini par ramener la proportion de l'accident à un niveau minime, une infime probabilité. Il est aujourd'hui de très loin beaucoup plus certain, lorsque l'on prend l'avion, de parvenir à bon port que de finir comme Icare. Mais le risque n'est pas nul, et la peur du ciel, longue à s'estomper, n'est pas éteinte. Toutefois, l'idée même d'une transgression s'est elle-même diluée, à la fois du fait de l'évolution des croyances et du fait de la progression technique. D'une certaine façon, dans l'espace de temps même où le trafic aérien s'ouvrait au transport de masse, entre la fin de la seconde guerre mondiale et celle des années 1960, le ciel s'est trouvé « dévalué, disqualifié par les débuts de la course à l'espace » ². En repoussant les frontières du possible au-delà de l'atmosphère terrestre, vers la lune ou vers Mars, l'homme a banalisé le ciel de l'aviation commerciale ³, et l'on parle aujourd'hui d'airways, d'autoroutes du ciel, comme on le fait pour cet autre objet quotidien et omniprésent qu'est devenue l'automobile.
- ² Cependant, plus le transport est sûr moins l'aléa est accepté. Aussi, devant la croissance quasi continue du trafic, pour éviter une augmentation corrélative des accidents, les autorités aéronautiques ont mis en place tout un arsenal de pratiques et de normes, ainsi que des dispositifs de prévention et d'intervention capables si possible d'anticiper l'accident, et si le pire est survenu, d'assumer au mieux les suites de la catastrophe ⁴.
1. Prévenir l'accident : définition des risques et normalisation

- 3 Dès sa création, à la fin de la seconde guerre mondiale à l'initiative des États-Unis, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'est fixé pour objectif de favoriser le développement du transport civil aérien dans le monde ⁵. Pour cela, les travaux de cet organisme – dépendant de l'ONU et rassemblant des États volontaires et souverains – ont porté sur l'établissement de normes et de recommandations, permettant une harmonisation des pratiques et des infrastructures à l'échelle planétaire.

1.1 Définir les risques, du prévisible à l'impensable

- 4 À cet effet, une série de dix-huit annexes techniques vient compléter la convention initiale. Elles fixent le cadre de fonctionnement normal de l'activité aérienne, en tentant de la prémunir des risques naturels, techniques et humains qui la guettent. Malgré ces précautions, comme le rappelle Paul Virilio, « faire décoller le plus lourd que l'air [...] c'est *inventer le crash*, la catastrophe aérienne » ⁶. Aussi, parmi ces annexes, deux traitent plus particulièrement des procédures à suivre dans le cas d'accidents d'aéronefs : les annexes 12 (recherche et sauvetage) et 13 (enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation).

L'accident

- 5 L'annexe 13 « contient les normes et pratiques recommandées internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation » ⁷. En aéronautique, rien ne distingue l'incident de l'accident, si ce n'est le résultat :
- 6 L'incident recouvre un quasi-accident, une situation qui aurait pu mener à un accident, mais qui au final n'a fait ni blessé ni dégât matériel : par exemple un « airprox » ⁸.
- 7 L'accident au contraire se caractérise, quelle que soit sa gravité, par des dégâts (même minimes) ou des victimes ⁹.
- 8 L'un comme l'autre peut se produire au sol, en vol, au décollage ou à l'atterrissage ; il peut impliquer un ou plusieurs avions, avoir pour cause un phénomène météorologique, un problème technique ou une erreur humaine... Cette diversité des causes possibles amène à considérer l'ensemble des annexes comme potentiellement concerné par l'accident, dans la mesure où celui-ci peut dans la plupart des cas être analysé comme un écart par rapport à l'une ou plusieurs des règles préalablement établies.
- 9 Par contre, même si cela peut surprendre tant l'usage du mot est courant, la catastrophe n'appartient pas au vocabulaire aéronautique ; elle ne constitue pas une notion pertinente dans la documentation technique internationale.

La catastrophe

- 10 Qu'est-ce qui distingue donc, dans l'esprit de tout un chacun, la catastrophe de l'accident ? Étymologiquement, l'*accidens* latin définit « ce qui survient » ; sous-entendu ici : ce qui survient et n'aurait pas dû survenir. Évitable, il reste, sinon prévisible, du moins envisageable. Quand un pilote vole trop bas et heurte une ligne électrique, il a enfreint une règle et il est sanctionné pour sa faute.
- 11 Dans la catastrophe, il y a une part d'accident – c'est ce qui permet de l'analyser techniquement, d'en dessiner les séries de causes et d'effets, d'en souligner les responsabilités éventuelles, etc. – mais ce qui se produit ici va bien au-delà, révélant une dimension de drame collectif qui échappe à l'accident ordinaire.
- 12 Sur les scènes antiques, la catastrophe représentait l'élément décisif qui, retournant la situation, menait au dénouement de la pièce. Le mot a mis longtemps à prendre sa

tournure moderne. Les dictionnaires de Furetière, en 1690, et de l'Académie française, en 1762, demeurent sur le terrain littéraire, mentionnant seulement qu'il peut aussi s'agir « d'une fin funeste et malheureuse » ; de même Guizot en 1822, qui précise : « l'art est dans le dénouement, l'effet, dans la catastrophe ». Il faut attendre le *Littré* (1860 et 1876) pour voir apparaître en première définition : « renversement, grand malheur, fin déplorable » ; et citer à titre d'exemple : « ce tremblement de terre fut une épouvantable catastrophe ».

- 13 Quoiqu'il en soit, il reste dans la définition en usage une idée de soudaineté, de surprise, d'incrédulité. Par son ampleur, la catastrophe frappe les esprits. En 1962, Andy Warhol, s'inspirant de la Une du *New York Mirror* du 4 juin, expose une toile intitulée *129 Die (Plane Crash)* ¹⁰. La catastrophe est un puissant vecteur d'émotion, et les transports modernes, de par leur vitesse, créent leur propre force de destruction ¹¹.
- 14 Pour devenir catastrophe, pour remplir cette scène dramatique extrême, l'accident doit simultanément concerner un grand nombre de personnes et tuer des innocents ¹². Un pilote qui périt seul à bord de son appareil, un avion militaire abattu lors d'un conflit ne constituent pas une catastrophe : les protagonistes sont perçus comme responsables de leurs actes, et en payent les conséquences. Mais lorsqu'un avion de ligne s'écrase, par le fait d'une erreur de pilotage, d'un ennui technique ou d'une dégradation météorologique, les passagers n'ont aucune prise sur ce qu'il leur arrive. Cet accident qui survient les cueille en toute innocence. Ce dénouement brutal d'une série de causes qui leur échappe, et qu'ils paient au prix le plus fort, vient sanctionner une confiance : dans un équipage, une compagnie, des hommes qualifiés pour les mener à bon port ; une confiance dans la technologie, dans la modernité, le progrès... C'est comme si la société tout entière les avait trahis d'un coup. D'où cette émotion coupable ressentie par tout un chacun, et longuement véhiculée par les médias. Avec, au final, une fois l'émotion retombée, des explications qui sortent le drame de la catégorie du désastre inexplicable, de la fatalité aveugle, du *fatum* : « Le crash de Charm el-Cheikh aurait pu être évité ». Comme souvent, les experts « mettent en avant l'erreur humaine, ce qui rend d'autant plus vive la douleur des familles » ¹³ mais rassure l'opinion : il existe désormais des listes de compagnies à écarter de nos choix, nous pouvons donc continuer à voyager, avec le sentiment d'un peu mieux maîtriser notre destin.

1.2 Anticiper et circonscrire les dangers : l'établissement des normes internationales

- 15 Même si, comme le rappelle Hannah Arendt, « le progrès et la catastrophe sont l'avvers et le revers d'une même médaille », l'idéal est bien sûr d'éviter l'accident. Les annexes de l'OACI, complétées par des obligations et recommandations locales qui en renforcent les effets ¹⁴, déterminent le cadre de toute l'activité aéronautique civile mondiale. Ici aussi, la terminologie officielle distingue deux domaines dans lesquels peut et doit se faire l'intervention préventive : la sécurité et la sûreté. La sécurité a pour objectif d'éviter l'accident ; la sûreté vise à empêcher la malveillance.

Sécurité et sûreté

- 16 Interne au monde aéronautique, la recherche de sécurité consiste à traquer la faute technique : de conception ou d'entretien de l'appareil ou des équipements de la navigation aérienne ; de guidage par les services de contrôle ; de pilotage... Il s'agit bien d'un dispositif visant à éliminer les risques suscités par la technologie elle-même ; à éliminer autant que possible le hasard, le revers de la médaille. Les facteurs de risques, anticipés par les experts ou révélés par l'expérience (lors d'incidents ou d'accidents), sont évalués, discutés en commission, et l'OACI produit alors une norme ou une

recommandation spécifique, reprise ensuite et appliquée par les États membres – chaque État, souverain, ayant à charge d'assurer la sécurité de ses appareils et de ceux qui survolent ou fréquentent son territoire. L'ensemble d'un dispositif local peut aussi faire l'objet d'un audit, qui aboutira à des corrections dans les équipements ou les règles de conduite à tenir.

- 17 La sûreté quant à elle consiste à éviter tout acte illicite ayant pour but de nuire à l'activité aérienne : détournement, bombe à bord, sabotage, attaques venues de l'extérieur (roquettes, lasers éblouissants, etc.). Importée, elle ne relève pas directement de l'activité aéronautique mais plutôt du rôle de police du ou des gouvernements responsables de chacune des étapes du vol, y compris l'embarquement et le débarquement des passagers et des marchandises. Comme pour la sécurité, le dispositif de normes et de recommandations est réaménagé en fonction des nouveaux risques qui se présentent. Un peu comme dans un jeu de gendarmes et de voleurs, les « terroristes » tentent à chaque fois de contourner le dispositif, qui est réajusté en conséquence. Longtemps considérée comme secondaire, la sûreté, avec les détournements d'avion des années 1970, est devenue un domaine spécifique, faisant l'objet d'une annexe particulière : l'annexe 17. Les normes de sûreté ont été largement renforcées après les attentats du 11 septembre. C'est devenu un secteur important de l'aviation commerciale, sans cesse en évolution, et les agents de sûreté sont devenus incontournables sur les aéroports.
- 18 L'OACI reste par contre sans ressources face à certains actes commis par ses États membres, qu'elle ne parvient pas à qualifier. Il est significatif que dans le cas d'un avion civil abattu en période de paix par une puissance militaire, elle est démunie dans son vocabulaire : la destruction d'un avion de la Korean Air Lines (269 tués) par des avions militaires soviétiques en septembre 1983 est qualifié d'« incident » (au sens diplomatique du terme), de même que celle d'un Airbus d'Iran Air en 1988 (290 tués) au-dessus du détroit d'Ormuz par une erreur de la marine américaine ¹⁵.

Un dispositif de gouvernementalité

- 19 Qu'il s'agisse de sécurité ou de sûreté, l'établissement des normes et les contrôles institués dans les différents domaines de l'aéronautique civile constituent bien un dispositif de gouvernementalité, au sens défini par Foucault, c'est-à-dire à la fois des techniques de contrôle des autres et des pratiques individuelles librement consenties. Nous sommes bien également au cœur de ce que nous pouvons appeler une civilisation technique, à savoir, comme le décrit Elias, un processus évolutif, pour une grande part non planifié, impliquant étroitement des individus en interdépendance, au sein d'un croisement de mœurs individuelles et d'institutions détenant un monopole dans l'édiction des règles. Il s'agit là aussi d'un jeu caractéristique de la tectonique des plateformes d'ajustement décrit dans mes précédents travaux ¹⁶.
- 20 Quoiqu'il en soit, qu'il s'agisse de sécurité ou de sûreté, en cas de crash le résultat est le même : la prévention a échoué, l'ensemble du dispositif est sommé de s'adapter, l'heure est à la gestion de la catastrophe. Le dispositif doit se réajuster.

2. Surmonter la catastrophe : ruptures temporelles et adaptation du dispositif

- 21 L'une des caractéristiques de la catastrophe est sa soudaineté. Avec elle le temps normal de la vie s'arrête brutalement. D'autres temps apparaissent alors : celui des secours, celui du deuil, celui des responsabilités ; celui enfin de la compréhension et de l'explication, qui permettra d'entendre, rétrospectivement, celui de la catastrophe elle-

même, par l'enchaînement des causes et des effets ayant mené à l'accident. Parfois les passagers ont largement le temps de comprendre ce qui leur arrive.¹⁷

2.1 Assumer les déchirures temporelles, technologiques et humaines

- 22 Comme dit Mark Twain, « la catastrophe qui finit par arriver n'est jamais celle à laquelle on s'est préparé ». Résultat d'un processus parfois complexe, aux effets inattendus, elle représente donc une déchirure temporelle, ressentie en premier lieu – et le plus vivement bien sûr – par les familles des victimes, mais aussi par l'ensemble de la société. Face à l'interruption brutale du cours normal des choses, les différentes institutions (politiques, techniques, médiatiques) vont devoir réagir en deux temps : dans le court terme de l'urgence, puis dans le long terme de la cicatrisation.

L'action à court terme : organisation des secours et canalisation des émotions

- 23 Concernant les pouvoirs publics, la première urgence consiste bien sûr à localiser l'accident, et à porter secours à d'éventuels survivants.
- 24 Pour la localisation, les services nationaux peuvent s'appuyer sur le réseau de recherche prévu par l'annexe 12 de l'OACI, présentant « les dispositions applicables à l'établissement, au maintien et à l'exploitation des services de recherche et de sauvetage par les États contractants de l'OACI à l'intérieur de leur territoire et au-dessus de la haute mer. » Cette annexe est « complétée par un *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes* [...], qui énonce des lignes directrices pour une approche aéronautique et maritime commune à l'organisation et à la fourniture des services de recherche et de sauvetage. » Ce sont les services SAR (Search and Rescue), organisés sous forme de centres de coordination et de sauvetage (RCC), équipés pour recevoir pour une région donnée les signaux de détresse, puis mettre en œuvre et coordonner les actions de secours. Par ailleurs les avions de lignes, équipés de balises de détresse, sont en contact radio avec les organismes de contrôle aérien, et sont la plupart du temps suivis par radar ou par satellite. Si un appareil est perdu au contact radio ou radar, des procédures permettent de déclencher, en plusieurs phases minutées, une recherche, puis les secours. Les forces armées peuvent aussi, en fonction des équipements dont elles disposent selon les pays, participer aux différentes phases de la recherche et du sauvetage. Tous ces services sont en veille constante, et, par exemple en France, des permanences sont assurées sous l'égide des préfets par l'ensemble des services susceptibles d'être mobilisés : sécurité civile, gendarmerie (en particulier celle des transports aériens – la GTA), pompiers, SAMU, etc. Des plans de secours existent en particulier pour les aéroports.
- 25 Un crash suscite toujours beaucoup d'émotion, relayée et canalisée par les médias. Si l'on en considère un particulièrement emblématique, celui du Concorde¹⁸, les premiers jours ont vu une masse incroyable de reportages télévisés ou d'articles accusant le coup, tentant de comprendre l'inimaginable. Dans ce domaine, les modalités de communication à la presse d'éléments de l'enquête peuvent être clairement délimitées¹⁹. Puis, comme toujours, les articles se sont fait plus courts, moins nombreux. Et la place est peu à peu restée aux enquêteurs.

L'action à long terme : prise en charge des victimes et rétablissement de la confiance

- 26 « Sociologiquement, contrairement à la modernité politique, la technologie ôte à l'individu moderne son autonomie. [...] À la différence de la science, la technique trouve son fondement dans son efficacité et celle-ci, non la vérité, agit comme l'instance légitimatrice. »²⁰ C'est précisément cette efficacité qui a failli, pour aboutir à la catastrophe. Une fois qu'elle s'est produite, la vérité sera tout de même nécessaire pour

reconstruire la confiance perdue. La cicatrisation va donc passer : 1) pour les familles des victimes, par le temps du deuil et de la désignation de coupables, avec aujourd'hui l'appui de psychologues spécialisés ; 2) pour le milieu aéronautique, par une enquête permettant de corriger le point faible qui a rompu la chaîne de sécurité ; 3) et pour la collectivité, par une explication permettant : soit de dédouaner la technique, soit de rassurer l'opinion, en montrant les améliorations apportées pour que cela ne se reproduise plus. De plus en plus, les familles des victimes se regroupent pour obtenir réparation ²¹.

2.2 Comprendre l'enchaînement des causes pour en empêcher le retour

- 27 « *Ce qui est fait*, l'objet, s'explique par ce qu'a été le *faire* à chaque moment de l'histoire ²². » Au niveau des autorités, deux enquêtes complémentaires vont tenter de répondre aux interrogations soulevées par la catastrophe.

L'enquête de responsabilité

- 28 Elle a pour but de rechercher les causes de l'accident, et de déterminer les responsabilités des différents intervenants dans le processus qui a mené à la catastrophe. L'enjeu est double : la sanction des coupables, et l'indemnisation des victimes ou de leurs familles.
- 29 En France par exemple, l'enquête est menée, pour le compte du procureur de la république, par les gendarmes – en général ceux de la GTA qui dispose de son propre bureau d'enquêtes-accidents.
- 30 Quant à l'indemnisation des victimes, ces dernières années ont vu une évolution de la position des compagnies et des constructeurs. Devant la croissance du trafic, et à niveau de sécurité constant, le nombre d'accidents risque d'augmenter – des experts estiment pour l'avenir la fréquence à un accident majeur par mois, voire par semaine. Dans ces conditions, il n'est plus possible d'envisager d'interminables procès comme celui de l'Airbus du Mont-Sainte-Odile. Des systèmes d'assurance sont envisagés, pour accélérer, automatiser et simplifier les indemnisations.

L'enquête technique

- 31 Contrairement à l'enquête judiciaire, elle n'a pas pour but de trouver des responsables ou des coupables, mais seulement de comprendre techniquement ce qui s'est passé, afin que cela ne se reproduise plus. L'objectif est ici, non pas de maintenir un niveau de sécurité, mais de l'améliorer. « Objectif final du retour d'expérience, la décision de changement suppose d'avoir au préalable bien cerné les problèmes que l'on doit résoudre. Dans le domaine de la sécurité, on parle de l'identification des causes des événements ²³. »
- 32 Pour atteindre cet objectif, les services nationaux, s'appuyant sur les normes et les recommandations contenues dans l'annexe 13 de l'OACI, ont la responsabilité de l'enquête, quelle que soit la nationalité de l'appareil sinistré, pour les accidents survenus sur leur territoire. Par ailleurs, ils interviennent, au titre d'organisme associé, si l'appareil a été conçu ou construit dans leur pays, s'il y est immatriculé ou si la compagnie y est déclarée ; ou si un autre État leur demande une assistance technique. Ils peuvent aussi assister à l'enquête en tant qu'observateur lorsqu'un accident à l'étranger a fait des victimes de leur pays. En France par exemple, c'est le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) qui a été chargé, par décret, de la conduite de ces enquêtes ²⁴.

- 33 La recherche des causes peut aller jusqu'au réassemblage d'une épave, dans un hangar qui lui est dédié, comme cela a été fait au Bourget pour déterminer les causes de l'attentat contre un DC-10 d'UTA, en septembre 1989 au-dessus du Sahara ²⁵.
- 34 En cas de défaillance technique, le constructeur est aussitôt avisé, et toute la série d'appareils concernée est modifiée en conséquence. Cependant, nombre de catastrophes sont dues à des enchaînements malencontreux opérés par des équipages pourtant expérimentés. En tentant de reconstituer les étapes successives ayant mené à la perte de contrôle, et a contrario en recueillant les témoignages de ceux qui ont pu y échapper, il est courant de retrouver le double lien décrit par Elias, nous enchaînant à nos représentations plutôt qu'à la réalité ²⁶. D'où l'importance accordée aujourd'hui aux « facteurs humains ». « Dans cet univers, la technologie rationalise également le manque de liberté de l'homme, elle démontre qu'il est "techniquement" impossible d'être autonome » ²⁷. En cas de défaillance humaine avérée, en une « course entre l'éducation et la catastrophe » ²⁸ des consignes sont données aux pilotes, aux contrôleurs ou aux techniciens chargés de l'entretien, pour éviter le renouvellement de l'erreur.

Conclusion

- 35 L'ensemble de ces démarches vise non seulement à éviter l'accident, mais, au cas où il se produirait tout de même, à en réduire au maximum les effets (matériaux ignifugés, bouées de sauvetage, issues de secours, entraînement des équipages, etc.). En tentant de minimiser le pire, l'aviation commerciale rejoint ainsi, en quelque sorte, la démarche « minimax » (rendre minimal le dommage maximum) prônée par Jean-Pierre Dupuy. ²⁹ N'oublions pas, cependant, que l'objectif premier des compagnies reste le bénéfice, et que la volonté d'améliorer la sécurité est avant tout dictée par le besoin de garder intacte la confiance de la clientèle. Rien n'est donc jamais acquis : non seulement la tentation du bénéfice peut l'emporter sur la volonté d'assurer une sécurité maximale, mais en se développant en « Macro-Système-Technique » ³⁰, l'aviation se fragilise aussi autant qu'elle s'automaîtrise. « Les progrès de la technique marquent aussi les progrès de la raison humaine, l'histoire humaine conçue comme détachement et maîtrise de la nature, comme création et production mais aussi potentialité destructrice, dualité typiquement moderne. » ³¹ Le découpage rationalisé des tâches par manuel d'exploitation interposé n'y peut rien : avec des avions tels que l'A 380, les catastrophes à venir, moins nombreuses mais sans doute inévitables, seront d'une ampleur jamais vue à ce jour.
- 36 Par ailleurs, comme pour conjurer cet avenir inquiétant, la recherche sécuritaire aérienne – en particulier dans le domaine de la sûreté – s'inscrit, en première ligne en quelque sorte, dans une tendance généralisée au renforcement de la surveillance des comportements. Sous l'alibi de la catastrophe de malveillance, l'aviation commerciale sert de laboratoire au développement des contrôles anthropométriques, des enregistrements et des fichages de toutes sortes (religion, goûts alimentaires, etc.) ³². Contrairement au mythe de la liberté de voler, que ce soit pour les équipages ou les passagers l'accès au ciel relève ainsi de plus en plus d'un régime de liberté surveillée : seul le respect d'un certain nombre de contraintes (techniques ou portant sur les individus) permet, plus encore aujourd'hui qu'hier, de s'élever du labyrinthe de nos occupations terrestres.

NOTES

1. Voir à ce sujet le film documentaire de Daniel COSTELLE, *Histoire de l'aviation*, TF1 & Pathé-Cinéma, 1977 (3 DVD) : les premières images montrent un tailleur parisien se jetant du deuxième étage de la Tour Eiffel avec un costume de son invention censé lui permettre de planer, et s'écrasant devant les officiels et les caméras.
2. Paul VIRILIO, *L'Insécurité du territoire*, Paris, Stock, 1976, p. 19.
3. Les deux mouvements sont concomitants : en 1957, lancement du premier satellite artificiel Spoutnik ; l'année suivante, premier service commercial par avions à réaction sur l'Atlantique Nord ; en 1969, lancement du Boeing 747 (500 passagers) et premier homme sur la lune.
4. Cet arsenal s'inscrit dans un ensemble plus vaste, le « gouvernement du ciel ». Pour les fondements méthodologiques de cette notion, en particulier les références à M. Foucault, ainsi que pour l'analyse en termes de « plateformes d'ajustement » (à l'époque je parlais de « plateformes de communication »), en prolongement des travaux de N. Elias, voir : Bernard CAHIER, « Le gouvernement du ciel – espace aérien et souveraineté », *Drôle d'Époque*, n° 18, printemps 2006, p. 177-188.
5. Voir le site Internet de l'OACI (<http://www.icao.int>) : « À propos de l'OACI : La fondation de l'Organisation de l'aviation civile internationale » et le texte de la *Convention de Chicago* du 7 décembre 1944. L'OACI regroupe aujourd'hui 190 pays membres.
6. Paul VIRILIO, *L'Accident originel*, Paris, Galilée, 2005, p. 27.
7. OACI, opus cité, catalogue des annexes à la Convention de Chicago.
8. Les services de contrôle et les pilotes considèrent comme un quasi-accident une situation où deux avions se trouvent à moins de huit kilomètres l'un de l'autre en convergence sur un même plan, ce qui représente moins d'une minute de vol avec un appareil moderne ; en aéronautique on parle alors d'« airprox ».
9. Il va de soi que certains incidents (par exemple, un airprox entre deux avions de ligne) sont potentiellement plus graves que certains accidents (par exemple, une sortie de taxiway par un avion d'aéroclub, entraînant un léger dégât à l'appareil).
10. Le 3 juin 1962, un avion d'Air France, le « Château de Sully » s'était écrasé au décollage, sur la ligne Paris/New York, suite à plusieurs défaillances de l'appareil.
11. Paul VIRILIO, *L'Accident originel*, op. cit., p. 15.
12. La collision au sol, dans le brouillard, de deux B747 à Tenerife, en 1979, a fait 583 morts (plus grosse catastrophe aérienne de l'histoire, excepté les attentats du 11 septembre) ; le crash contre une montagne d'un B747 de la Japan Airlines en 1985 a fait 520 victimes (plus grosse catastrophe impliquant un seul appareil).
13. « Le crash de Charm el-Cheikh aurait pu être évité », article paru dans *Le Parisien* du 27 janvier 2008.
14. Les normes et recommandations de l'OACI sont ainsi reprises, parfois renforcées, sous la forme de directives européennes, puis intégrées en droit français (voir *Code de l'aviation civile*).
15. Sur ce dernier « incident », voir le site Internet de l'OACI, opus cité, « Le conseil de l'OACI prend des mesures à la suite de l'incident d'Iran Air », PIO 9/88D : répondant à une demande de l'Iran, le communiqué ne cite même pas les États-Unis ; il est

seulement demandé à « toutes les parties intéressées de coopérer pleinement à l'enquête ».

16. Voir Bernard CAHIER : « Actualité de Norbert Elias : réception, critiques, prolongements. », *Socio-logos*, « texte de travail », mars-avril 2006, [en ligne], visible sur le site de l'Association française de sociologie, <http://www.afs-socio.fr> ; *Le Devisement de l'homme moderne*, thèse de philosophie, janvier 2007, ch. 3 et 5 ; et « Le gouvernement du ciel – espace aérien et souveraineté », *op. cit.*, p. 180.

17. Cela s'est produit lors de détournements, où les passagers pouvaient s'attendre au pire ; et aussi dans quelques cas d'avaries mécaniques, comme la perte de la dérive arrière : l'avion devenu incontrôlable errant jusqu'à épuisement du carburant, avant de s'écraser.

18. Crash emblématique pour deux raisons : d'abord il s'agissait du fleuron de l'aéronautique mondiale, le seul avion de ligne supersonique ; ensuite parce que le coût de son billet le réservait à une élite, c'est-à-dire à la clientèle censée être la mieux protégée.

19. En France par exemple, pour l'enquête technique seul le directeur du BEA (Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile) est habilité à communiquer auprès des médias.

20. Alexis NOUS, *La Modernité*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 1995, p. 72.

21. Par exemple l'Association des victimes de la catastrophe aérienne du 16 août 2005 (AVCA) ; voir son site Internet (<http://www.martinique-avca.org>).

22. Paul VEYNE, « Foucault révolutionne l'histoire », *Comment on écrit l'histoire*, Paris, Seuil, coll. « Points », 1978, p. 403.

23. Sylvain RICQ, éditorial du bulletin *Sécurité Circulation Aérienne*, n° 44, octobre-novembre 2007, éd. DGAC, Direction des Opérations, Orly Sud, p. 1.

24. Sur tous ces points, voir la documentation du BEA sur son site Internet (<http://www.bea.org>).

25. L'avion, français, faisait la ligne Brazzaville/Paris. Une bombe avait été placée dans la soute à bagages, dans la partie droite de l'appareil.

26. Voir Norbert ELIAS, *Engagement et distanciation*, Paris, Fayard, coll. « Agora », 1993. Elias analyse une nouvelle d'Edgar Poe : deux frères sont pris dans un maelström ; l'un d'eux panique et sombre, l'autre analyse le plus froidement possible la situation et parvient à réchapper, même vieilli de dix ans d'un coup.

27. Herbert MARCUSE, *L'Homme unidimensionnel*, Paris, Minuit, 1968, p. 182 ; cité par Alexis NOUS, *La Modernité*, *op. cit.*, p. 72.

28. Herbert George WELLS, *The Outline of History*, Native American Books Distributor, 2008 (1^{ère} éd., 1919).

29. Jean-Pierre DUPUY, *Pour un catastrophisme éclairé. Quand l'impossible est certain*, Paris, Seuil, 2004.

30. Alain GRAS, Caroline MORICOT, Sophie POIROT-DELPECH, Victor SCARDIGLI, *Le Pilote, le Contrôleur et l'Automate*, Paris, Éd. de l'Iris, 1990, p. 30.

31. Alexis NOUS, *La Modernité*, *op. cit.*, p. 71.

32. Les Français nés en Algérie par exemple (départements français) qui se rendent aux États-Unis, sont référencés comme Algériens et doivent pouvoir produire un certificat spécifique justifiant leur origine française.

RÉSUMÉS

L'accident aérien nous rappelle de temps à autres l'état transgressif de toute activité aéronautique. Par sa dimension de drame collectif, il prend alors souvent des allures de catastrophe. Aussi les pouvoirs publics – nationaux ou internationaux – se sont-ils vus dans l'obligation de définir les risques ainsi courus, dans l'espoir d'anticiper et circonscrire les dangers potentiels. Les dispositifs de gouvernementalité mis en place ne s'arrêtent pas à cette prudence en amont de l'accident ; ils doivent aussi faire face, en aval de la catastrophe, à ses conséquences, tant pour assumer la déchirure qu'elle représente, que pour comprendre l'enchaînement des causes qui l'ont rendue possible, afin d'en empêcher le retour.

From time to time an air travel accident happens, reminding us of the transgressive nature of human aeronautical activities. With their collective drama aspect, these accidents then become catastrophes. For these reasons, both national and international authorities have found themselves forced to define the risks, hoping to anticipate and contain the potential danger. These devices of governmentality do not stop at prevention : post-catastrophe they also have to face the consequences of the disaster by shouldering the fracture thus created, as well as striving to understand the chain of causality that made it possible, so that repeat occurrences can be prevented.

Der Flugzeugunfall erinnert von Zeit zu Zeit die Menschen daran, dass jeder Flugbetrieb ein Verstoss gegen ein Naturgesetz ist. Da diese Unfälle oft das Ausmass eines Kollektivdramas nehmen, werden sie dann als Katastrophe eingeschätzt. So finden sich die Behörden, auf nationaler oder internationaler Ebene, gezwungen die eingegangenen Risiken zu definieren, in der Hoffnung die potentiellen Gefahren vorauszusehen und zu begrenzen.

AUTEUR

BERNARD CAHIER

Bernard Cahier, docteur en philosophie et licencié en histoire et DESS de conseil en organisation, est inspecteur de surveillance à la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC, France). Il travaille en particulier à une étude généalogique des métiers et des savoirs de l'aéronautique, inscrite dans une problématique plus générale, le « gouvernement du ciel ».