

La récente actualité rappelle douloureusement la vulnérabilité extrême de certaines régions du monde à la violence et aux caractères imprévisibles de certains phénomènes naturels.

La Polynésie française fait partie de ces régions exposées aux risques naturels. Mais il existe d'autres risques liés à l'évolution de la société humaine et de ses techniques comme ceux générés par l'évolution des transports, notamment dans le domaine aérien.

En effet, les hommes aujourd'hui voyagent plus vite, plus loin dans des « machines » que la technologie permet de rendre de plus en plus sûres. Mais le risque « zéro » n'existe pas en terme de sécurité car la conjonction de certaines circonstances peut malheureusement conduire à des incidents ou des accidents. Pour assurer une sécurité sans cesse plus grande, l'homme s'y prépare d'abord en construisant des machines performantes et fiables mais aussi en apprenant à réagir très vite dans le cas d'un accident afin d'en limiter le plus possible les conséquences.

Ceci implique de réfléchir aux possibilités d'occurrences des incidents ou des accidents et à la mise en œuvre des plans de secours s'y rapportant.

La situation de la Polynésie française en plein milieu de l'océan Pacifique et sa composition archipelagique, le nombre important de ses aérodromes et la taille de la zone de surveillance confiée par l'OACI à l'aviation civile française (12 500 000 km²) ont conduit les autorités de l'Etat, en collaboration avec celles de la Polynésie française, à mettre en œuvre et respecter les dispositifs légaux et réglementaires prévus en la matière. Des plans de sécurité dans de nombreux domaines (risques naturels, risque aéronautique, risque environnemental, etc.) ont ainsi été déclinés.

L'objectif de ce dossier est de décrire ce qu'est un plan de secours spécialisé sur un aérodrome (PSSA) comme Tahiti-Faa'a, de démontrer que la sécurité n'est pas seulement l'affaire de quelques professionnels mais surtout le résultat d'une étroite coopération entre tous les acteurs, institutionnels ou venant de la société civile.

S'organiser pour pouvoir agir à temps

« TOUT EST POSSIBLE, SURTOUT L'IMPROBABLE ». L'ACTUALITÉ REGORGE DE SITUATIONS insolites, catastrophiques. Il est de la responsabilité de tous, et en particulier des services de l'Etat d'être vigilants, d'être préparés. L'évolution de la société le commande, il n'y a pas d'échappatoire. Un aéroport est un lieu de concentration de risques. L'important est donc de se préparer à gérer les risques et leurs conséquences.

Le transport aérien est une activité encore jeune comparativement aux autres moyens de transport. C'est une activité à risques, qui se développe dans un contexte très normalisé, où la pression internationale est forte pour, justement, contrôler les risques, les éliminer ou, en tous les cas, les diminuer. Ainsi, une grande partie des exigences en matière de sécurité des biens et des personnes nous sont imposées par l'**Organisation de l'Aviation Civile Internationale** (OACI). La volonté des États membres de l'OACI est d'arriver à garantir aux usagers (les compagnies aériennes, les passagers), un niveau nécessaire et suffisant en terme de réponses aux situations d'urgence. Il s'agit donc de mettre en place une organisation permettant de limiter le plus possible les effets d'une situation d'urgence notamment en ce qui concerne le sauvetage des vies humaines mais aussi de pouvoir maintenir les opérations aériennes souvent vitales pour accompagner les actions de sauvetage.

L'OACI décrit les situations d'urgence, parmi celles-ci on peut citer : « *les situations critiques affectant des aéronefs (pannes, incidents, accidents), les actions de sabotage, y compris les menaces à la bombe, les actes de capture illicite d'aéronef, les incidents dus à des marchandises dangereuses, les incendies de bâtiments (aérogares) et les catastrophes naturelles (cyclones, tsunami, etc).*

L'étendue de la Polynésie accroît les difficultés

Si on considère le contexte de la Polynésie française, on perçoit bien que le

LES PLANS DE SECOURS SPÉCIALISÉS

❑ **Plan de secours spécialisé d'aérodrome (PSSA) :** les aérodromes doivent tous élaborer des plans de secours spécialisés pour traiter les cas d'accident ou d'incident pouvant intervenir sur et aux abords des aérodromes. Ces zones qu'on appelle dans le jargon aéronautique Zone d'Aérodrome (ZA) ou Zone Voisine d'Aérodrome (ZVA) sont les zones d'actions spécifiques des PSSA.

❑ **Plans SATER et SAMAR :**

Pour les cas de crash en dehors de ces zones on déclenchera un plan SATER si l'incident ou l'accident se place sur une zone terrestre ou bien un plan SAMAR si le problème se déroule en mer.

❑ **Plans Rouge, Blanc, Polmar :**

A ces plans peuvent être associés d'autres plans : le plan Rouge en cas de grande catastrophe, le plan Blanc mettant en jeu tous les moyens de santé disponibles, le plan Polmar en cas de pollution maritime associée à une catastrophe aérienne.

❑ **Plans cyclones et tsunami**

D'autres plans existent : les plans cyclones et tsunami par exemple ; ils découlent du plan ORSEC. Le service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie française a, pour sa part, rassemblé ces plans au sein du plan risques naturels (PRN) de Tahiti-Faa'a et aérodromes de Polynésie française.



L'accident du Boeing 747 d'Air France en 1993 a nécessité la mise en œuvre du plan de secours spécialisé de l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

transport aérien joue de plus en plus un rôle essentiel dans la vie de nos concitoyens, tant du point de vue économique que du point de vue humain. L'avion réduit l'isolement, sauve des vies humaines, apporte des biens, des outils, transporte les touristes, exporte les produits. La Polynésie française possède, avec plus de cinquante aérodromes, un réseau très maillé et en même temps étendu sur une aire grande comme l'Europe. Face à cette dimension, chacun peut mesurer la complexité du problème de gestion de crises. **Les services de l'Etat** en Polynésie française doivent donc mettre en œuvre, adaptées en continu, les organisations en fonction des moyens humains, et matériels sans cesse en évolution. La loi organique du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française implique également les services de la Polynésie française (article 38). Ainsi, les autorités locales de la Polynésie française, le gouvernement de la Polynésie, sont désormais impliqués dans la préparation des plans d'urgence.

Des plans de secours sous la responsabilité de l'Etat

Sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a, comme sur les autres aérodromes polynésiens, le **service d'Etat de l'Aviation Civile en Polynésie française** s'appuie sur la **circulaire interministérielle du 10/11/99 relative au plan de secours spécialisé d'aérodrome**. Celle-ci rappelle que, dans la plupart des cas, les accidents d'aéronefs ont lieu sur les aérodromes ou à leur voisinage, notamment lors des phases de décollage ou d'atterrissage. Elle fixe par ailleurs les objectifs d'un PSSA : *« En cas d'accident, il faut être en mesure de continuer à gérer le trafic sur l'aérodrome, notamment les atterrissages, secourir le plus rapidement possible les victimes, réduire les conséquences et informer les familles et la population. Pour répondre à ces objectifs, il est nécessaire de mettre en œuvre tous les moyens disponibles sur le site et à proximité et de coordonner l'action des différents intervenants. Ceci ne peut être réalisé que par la préparation et donc la planification de ces opérations de secours. Le plan de secours spécialisé vient en complément des plans de secours internes des aérodromes civils ou militaires destinés à faire face aux accidents ne concernant qu'un nombre peu élevé de victimes ou non susceptibles de créer des risques collatéraux importants, et dont la résolution ne nécessite pas la mise en*

LES OBJECTIFS DU PSSA

Le plan de secours aérodrome est publié par arrêté du Haut-commissaire, il vise plusieurs objectifs :

- ❑ Lier les actions respectives des divers services intervenants en vue d'un déroulement optimal des opérations.
- ❑ Permettre, grâce au retour d'expérience acquis lors des exercices ou d'opérations réelles, de s'assurer que l'organisation des secours dispose des services et des moyens appropriés destinés à répondre à tous les scénarii qu'imposent les circonstances et la nature d'une situation d'urgence,
- ❑ Répertoire et mettre à jour les consignes, adresses et procédures d'appel des différents éléments intervenants, des organismes concernés et des autorités,
- ❑ Enfin, informer les familles, les populations et les médias.

UN MODE DE TRANSPORT DE PLUS EN PLUS SÛR

Si un aéroport comme Tahiti-Faa'a doit se préparer à faire face à un accident, il faut rappeler que le transport aérien demeure le plus sûr des modes de transport au monde, comme en témoignent les données statistiques publiées par l'OACI. Le taux d'accidents – c'est-à-dire le nombre d'accidents mortels observés pour 100 000 départs – sur vols réguliers n'a cessé de chuter depuis dix ans, passant de 0,21 en 1993 à 0,03 en 2003, ce qui représente une baisse de 86 %. La réduction du taux d'accidents dans le transport aérien est d'autant plus impressionnante que depuis 1990 le trafic explose (+43 % pour les vols réguliers).

œuvre de mesures interservices exceptionnelles (plan Rouge, plans de transport de matières dangereuses ou radioactives...). Il faut préciser que le plan de secours spécialisé (cf. encadré sur les plans de secours spécialisés) se différencie du plan SATER car il s'applique sur un aérodrome où à sa proximité immédiate, pour prendre en compte les contraintes liés au trafic aérien, et les ressources fournies par l'aérodrome tant en moyens qu'en infrastructure ».

Comme tous les plans de secours spécialisés, celui de l'aéroport de Tahiti-Faa'a est placé sous la responsabilité du haut-commissaire de la République, qui assure la direction des opérations de secours.

Des plans de secours modulables

Sur Tahiti-Faa'a, aéroport international, ces plans existent depuis longtemps. Ils ont été mis en œuvre à plusieurs reprises pour gérer des accidents et des incidents (cf. liste des accidents en encadré). Ils ont permis de mobiliser, au-delà des moyens disponibles sur l'aéroport, divers intervenants comme les pompiers des communes voisines, les services de santé, les services du concessionnaire de l'aéroport, les forces armées, les moyens des compagnies et des moyens d'entreprises extérieures, selon les besoins. Ainsi, pour le B747 d'Air France en 1993 comme pour le DC10 d'Hawaiian Airline en 2000, ou encore le Beechcraft 200 d'Air Archipels en 2004, le plan de secours spécialisé d'aérodrome de Tahiti-Faa'a a été déclenché à des niveaux d'alerte correspondant à la situation d'urgence à traiter. Cette modularité des plans de secours permet d'engager des moyens au niveau nécessaire, en fonction de la situation d'urgence identifiée, de maîtriser la diffusion de l'alerte et de gérer les moyens d'intervention dans la durée.

PRINCIPAUX ACCIDENTS D'AVION SURVENUS EN POLYNÉSIE FRANÇAISE ET TYPE DE PLAN DÉCLENCHÉ

Date	Immat.	Type	Lieu	Type de plan déclenché	Victimes
05/10/69	FOCLE	Robin Régent	Relief Moorea	Plan SATER	4
05/06/71	FRBQD	Cessna	Hao	PSSA	3
22/07/73	N417PA	Boeing 707 (Panam)	Faa'a	Plan SAMAR	78
01/03/72	FOCMB	Piper 28	Au large de Huahine		2
04/07/76	FOCPP	Jodel	Faa'a	PSSA	1
27/07/78	N54629	DC10 (UTA)	Faa'a	PSSA	0
09/07/80	FOCSF	Robin	Approche Kaukura		4
14/04/85	FBTQI	Beechcraft	Hao		5
03/02/86	FOCZB	Piper Twin Comanche	Faa'a		2
14/08/87	FOCCY	PA23	Au large de Tiarei		2
30/12/89	FODHT	Piper	Pointe sud de Moorea	Plan SAMAR	2
	FODUG	DR400			1
05/12/90	FODUK	C441	Approche Faa'a	PSSA	3
18/04/91	FOHAB	D228 (Air Tahiti)	Marquises	PSSA	10
01/09/92	FODNI	C152	Tahiti	PSSA	1
12/09/93	FGITA	B747 (Air France)	Faa'a	PSSA	0
26/05/94	FGDHV	MU2B	Approche Faa'a	PSSA	5
24/12/00	N132AA	DC10 (Hawaiian)	Faa'a	PSSA	0
23/05/02	FOCNA	PA34	Au large de Katiu	Plan SAMAR	5

Quand l'alerte est donnée

CETTE NUIT DE FÉVRIER 2002, VERS UNE HEURE DU MATIN, LE CENTRE DE CONTRÔLE DE TAHITI reçoit un appel du centre américain de Oakland. Le contrôleur américain informe son homologue de Tahiti qu'un Boeing 767-300 immatriculé ZK-NCH, en vol direct pour Auckland, après avoir décollé de Los Angeles signalait des problèmes de train d'atterrissage et envisageait le déroutement sur Tahiti. Dès lors, l'enchaînement des actions de secours se met en place.

Le chef de Tour de Tahiti déclenche une « alerte orange » (cf encadré). Il n'y a pas lieu de se précipiter car l'avion ne sera en vue de Tahiti que dans quatre heures. Toutefois, il est essentiel d'activer le plan de secours spécialisé d'aérodrome et de diffuser l'alerte car il y a plus de deux cents passagers à bord de cet avion. De plus, si l'atterrissage se passe mal, la situation peut évoluer en une seconde et le pire scénario peut intervenir ; le plan Rouge devra être alors mis en place.

Les pompiers du SSIS (Service de secours d'incendie et de sauvetage) de l'aéroport sont les premiers alertés ; puis le BRIA (bureau régional d'information et d'assistance aux vols) reçoit l'information et prend le relais, car le contrôle aérien doit continuer de gérer les opérations aériennes. L'alerte est largement diffusée : les autorités de l'aviation civile d'abord, puis le haut-commissariat, le gouvernement de la Polynésie française, la protection civile, les services de santé, les forces de l'ordre, les centres de secours de pompiers des communes avoisinantes, le gestionnaire de l'aéroport. La mobilisation des agents concernés commence.

Quelques minutes auparavant, l'aéroport vivait sa routine nocturne entre les arrivées et les départs des vols internationaux, maintenant tout change. Les autorités de l'aviation civile activent les salles devant servir de poste de commandement (PC) opérationnels. La salle SAR (« search and rescue »), située en-dessous de la tour de contrôle, sert de PC au directeur des opérations de secours (DOS). La salle du commandement opérationnel des secours qui doit gérer en temps réel les interventions de secours est également activée.

Pendant ce temps les pompiers se sont préparés, ils ont revêtu une partie de leur tenue d'intervention, et se sont rassemblés pour un briefing « avion » et la préparation de l'intervention. Ils prévoient le déploiement, sur divers points de la piste, des trois véhicule d'incendie capables de projeter 9000 litres d'eau chacun combinés avec un produit émulsifiant pouvant étouffer l'incendie.

L'aéroport est prêt, tout paraît calme

Les autorités de l'aviation civile se sont rapprochées de la compagnie, celle-ci doit, en plus des avions habituels gérer un avion supplémentaire, mais l'important, maintenant, est de pouvoir identifier la nature de l'incident. Les échanges entre l'avion, la tour de contrôle, la base des opérations de la compagnie à Auckland se multiplient. Mais les informations restent parcellaires et il est encore difficile de cerner la nature du problème : éclatement de pneu, alarme système d'atterrissage ?

L'avion poursuit son vol vers Tahiti. La protection civile, qui assurera le commandement des opérations de secours est sur place, les autorités de l'Etat sont à pied d'œuvre, l'aéroport est prêt. Le trafic international décolle, atterrit, tout paraît calme.

LES TYPES D'ALERTE

Trois types d'alerte sont définis en fonction des circonstances, et déterminent le niveau d'engagement des moyens requis :

ALERTE LOCALE : mise en alerte des moyens de l'aérodrome et du SAMU. Cette alerte est déclenchée pour tout aéronef en approche signalant - ou pour lequel l'on soupçonne - des défaillances à bord, dont la gravité n'est pas de nature à entraîner normalement des difficultés majeures à l'atterrissage.

ALERTE ORANGE : mise en position préventive des pompiers de l'aéroport, de la gendarmerie des transports aériens et du SAMU, mise en pré-alerte des moyens extérieurs. Cette alerte est déclenchée dès qu'il est signalé ou qu'il y a lieu de craindre qu'un aéronef ait subi ou risque de subir une défaillance de nature à entraîner un accident et que celui-ci doit tenter d'atterrir à Faa'a.

ALERTE ROUGE : engagement des pompiers de l'aéroport et des moyens extérieurs. Cette alerte est notamment déclenchée dans les cas suivants :

- accident effectif en zone voisine d'aérodrome ou accident d'un aéronef de plus de 15 passagers en zone d'aérodrome,
- feu à bord,
- utilisation des moyens d'évacuation rapide d'un aéronef,
- autres cas laissés à l'appréciation du directeur de l'aérodrome et lorsqu'il est nécessaire de mettre en alerte ou de déplacer des moyens extérieurs importants.

Pourtant, les opérations de préparation se poursuivent, la gendarmerie a pris position pour protéger le site de l'aéroport, les autres forces de l'ordre se mettent en place pour canaliser la circulation routière en cas de besoin. Les secouristes volontaires sont arrivés, ils ont été rassemblés par la fédération polynésienne de secourisme, ont sauté de leur lit et ont rejoint leur lieu de rendez-vous avant de se diriger vers l'aéroport.

La compagnie aérienne concernée se préoccupe de l'hébergement de ces passagers impromptus, placer deux cents touristes involontaires n'est pas aisé en pleine nuit. On envisage la réquisition d'un des paquebots Renaissance à quai à Papeete, dans le pire des cas. Puis, l'attente s'installe, la tour de contrôle a annoncé l'arrivée du vol. Les responsables de l'aviation civile ont demandé aux véhicules de gendarmerie et à l'ingénieur de permanence de se tenir en retrait. Les ambulances sont arrivées, les pompiers de Faa'a et de Punauia sont là, tout le monde est là, prêt à intervenir.

Les véhicules des pompiers s'élancent

Ceux qui ont la radio se sont branchés sur la fréquence de la tour. Jean-Pierre Bernard, chef de la division exploitation aéroportuaire, raconte les dernières

LA PROTECTION CIVILE, OUTIL DE COORDINATION

Les missions confiées à la direction de la protection civile (DPC) représentent une sorte de fusion entre celles des services interministériels de défense et de protection civile des préfetures et celles d'une direction départementale des services d'incendie et de secours. Elle assure des missions opérationnelles, ainsi que de formation et de conseil, dans le domaine de la sécurité civile.

La direction de la protection civile est également chargée de l'élaboration et la mise en oeuvre des plans de secours.

Ce domaine, qui relève de la compétence de l'Etat, voit désormais les autorités de la Polynésie française devenir un partenaire. Plusieurs plans ont été élaborés et arrêtés. On peut citer notamment le plan de secours phénomène météo exceptionnel (destiné à faire face aux cyclones, dépressions et houles), le plan rouge, le plan de secours à naufragés élaboré sous l'autorité du COMAR, ainsi que le plan de secours en montagne qui est en cours de réalisation avec la gendarmerie.

Par ailleurs, près de dix plans d'opérations internes ont été réalisés par les responsables des sites industriels concernés avec la participation de la direction de la protection civile.

L'organisation des exercices testant ces plans relève de la direction de la protection civile. Par exemple, un exercice concernant le plan de secours aux naufragés a eu lieu au premier semestre 2000. Les exercices relevant de l'aviation civile sont coordonnés avec la protection civile. Les derniers exercices réalisés à l'aéroport de Tahiti Faa'a se sont déroulés en 2002 et 2003. Le prochain se déroulera en 2005.

La direction de la protection civile agit également en faveur du développement du secourisme en collaboration avec trois associations agréées. Par ailleurs, elle joue un rôle de conseil en commission des installations classées (entreprises ayant des activités à risque) qui est gérée par le service de l'environnement de la Polynésie. Sous l'égide du service de l'urbanisme de la Polynésie, les établissements recevant du public et les installations provisoires (tribunes) bénéficient d'une commission de sécurité à laquelle participe la DPC. Des visites périodiques ont ainsi été entreprises ces dernières années pour vérifier la sécurité de ces sites.

L'évolution de l'organisation de la sécurité civile est permanente. Les catastrophes récentes ont rappelé cette nécessité. Les actions prioritaires visent à favoriser la cohérence d'action des corps en leur apportant des moyens et une organisation qui leur permettront d'être encore plus opérationnels.



minutes : « je me suis installé dans mon véhicule, la radio calée sur la fréquence de la tour, une autre VHF sur la fréquence des pompiers, le directeur de l'aviation civile m'a rejoint, nos échanges ont été brefs : on est prêt, m'a-t-il demandé ? oui ! Et puis, en regardant dans l'axe de piste, j'ai aperçu les feux d'atterrissage de l'avion. J'ai eu un petit moment de doute, est-ce que j'ai oublié quelque chose ? Et puis l'avion a reçu l'autorisation d'atterrissage et on était dans l'action. J'ai entendu les instructions données aux pompiers de se préparer à rouler. L'avion a touché les roues, les véhicules pompiers se sont élancés pour suivre l'avion. Lorsque celui-ci est passé devant nous, je me suis dit : « ça va être bon », car le train ne s'était pas effacé. On est rentré sur la piste alors que l'avion s'immobilisait presque en bout de piste. Les pompiers se sont approchés prudemment pour examiner le train d'atterrissage. Le mécanicien de la compagnie s'est ensuite approché, lui aussi a fait des vérifications en coordination radio avec l'équipage. Il a indiqué que c'était bon. Alors j'ai rappelé tout le monde et nous nous sommes retrouvés tous sur le parking ; on était soulagé ».

Lorsque l'avion, accompagné des véhicules des pompiers, s'est immobilisé sur le parking et que les passagers ont débarqué, le jour commençait à se lever. Il était 5h15 du matin. Le dispositif du plan de secours pouvait être levé, et la journée normale des sauveteurs continuer.

Dès qu'une alerte est donnée, les pompiers du service de sécurité incendie et de sauvetage de l'aéroport de Tahiti-Faa'a se mettent en position d'intervention.

L'intervention des secours

LE RENFORT DES FORCES DE SÉCURITÉ

- ❑ Le groupement de gendarmerie : sa mission consiste à baliser les cheminements qui vont permettre aux secours d'accéder vers les lieux de l'accident et d'en repartir. Il doit également protéger le périmètre entourant l'épave.
- ❑ La police aux frontières assure notamment le maintien de l'ordre dans l'aérogare, facilite la circulation des véhicules devant l'aéroport.
- ❑ La DSP assure la protection des carrefours entre les hôpitaux et la RDO ainsi que l'escorte motorisée des ambulances
- ❑ L'armée met à disposition ses moyens humains et matériels pour aider les pompiers et les secours médicaux.

AFIN DE MIEUX COMPRENDRE LE RÔLE DES SERVICES DE SECOURS, MANUREVA EST ALLÉ À LA rencontre de Marc Desclaux, chef de caserne au service de sécurité incendie et de sauvetage (SSIS) de l'aéroport de Tahiti-Faa'a.

Manureva : « En cas d'accident sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a, quel est le rôle des services de secours, les pompiers en particulier ? »

Marc Desclaux : « L'objectif principal d'un SSIS est de sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aéronef survenant sur l'aérodrome (Zone d'Aérodrome – ZA) ou à son voisinage (Zone Voisine d'Aérodrome – ZVA). Cet objectif est matérialisé par le « plan de secours d'aérodrome ». L'objectif secondaire de ce service est d'intervenir sur les aéronefs en cas de situations présentant un danger potentiel d'incendie. En outre, le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie peut être appelé à participer à la prévention et à la lutte contre les incendies ou autres catastrophes survenant dans les services et installations de l'aérodrome, à son voisinage, ou en d'autres lieux définis dans le cadre du plan ORSEC ou sur demande des autorités.

Lors d'un accident d'avion, les sauveteurs peuvent avoir à combattre le risque d'incendie car les avions commerciaux transportent, pour certains d'entre eux (Airbus et Boeing), de grande quantité de carburant (un B747 emporte en moyenne 90 tonnes de carburant). Les passagers sont installés dans le fuselage, et en cas d'accident, ils peuvent être soit asphyxiés par des fumées de combustion, soit brûlés par le feu, voire incarcérés en cabine.

Pour agir efficacement, un service sécurité incendie et sauvetage doit avoir des moyens adaptés aux risques, et les personnels mettant en œuvre ce matériel doivent être en mesure d'agir très rapidement. En effet, la cabine d'un avion commercial moderne ne résiste qu'une minute à un feu direct, et elle ne protège



d'un feu rayonnant proche que pendant trois minutes environ. Au-delà, la température à l'intérieur du fuselage atteindra 250 °C, réduisant de façon dramatique les chances de survie. »

Manureva : « Les pompiers de l'aéroport ne sont pas tous seuls, quel est le rôle des pompiers des casernes avoisinantes ? »

Marc Desclaux : « Le rôle des casernes avoisinantes est de renforcer l'action des pompiers de l'aéroport dans le domaine de l'extinction de l'incendie mais surtout pour les opérations de sauvetage et de mise en sécurité des occupants de l'aéronef. Leurs actions sont inscrites dans le plan de secours spécialisé de l'aéroport mais aussi dans le « plan rouge » (plan de secours à nombreuses victimes). Ils assurent les gestes de premiers secours, ils participent au relevage et au brancardage des blessés vers le poste médical avancé (PMA). Le PMA est une unité médicale qui trie les blessés en fonction de la gravité des traumatismes ou des pathologies. Les centres de secours communaux disposent d'équipement et de matériel diversifiés utiles (ambulances, matériel de désincarcération, éclairage, etc.) »

Manureva : « Comment s'organise la chaîne de commandement sur un accident ? »

Marc Desclaux : « L'organisation de la chaîne de commandement est basée sur le principe suivant, un chef ne doit pas avoir plus de quatre subordonnés directs, auquel cas la communication serait défectueuse. L'organisation du commandement est très liée au schéma de transmission, qui intègre cette notion et permet ainsi d'établir des liaisons radio bilatérales fiables, qui permet à chaque chef de groupe ou de secteur de gérer leurs moyens.

Gérer un incident ou accident avec de nombreuses victimes est équivalent à gérer un plan de bataille. Des procédures et des règles existent, si elles ne sont pas respectées, le désordre s'installe et c'est l'improvisation, source de danger. La chaîne de commandement évolue au fil du temps, selon un schéma connu, pour gérer la totalité des problèmes qui surgissent. »

Manureva : « Pourquoi les transmissions sont-elles si importantes dans un plan de secours ? »

Marc Desclaux : « Lors du déclenchement d'un plan de secours, plusieurs acteurs sont sollicités, en fonction des moyens dont ils disposent et de leur spécialité. Le nombre de sauveteurs (une centaine de secouristes) et de véhicules peut être très important et coordonner tous ces moyens est compliqué. Plusieurs fréquences différentes sont utilisées par les services de secours. Comme il est difficile de gérer tout cela, il faut ordonner le système de communication. Un schéma de transmission appelé OBTE (ordre de base des transmissions) est élaboré et largement diffusé afin que chaque service de secours exploite correctement le canal radio qui lui est attribué. Cet OBTE permet de faciliter la gestion de l'ensemble des moyens, de suivre en temps réel les mouvements des personnels et des moyens, d'assurer la gestion continue de l'urgence. Sur Tahiti, le réseau de communication des services de secours est en restructuration.

Le schéma de transmission permet d'alimenter en informations les officiers

EN CAS D'ACCIDENT MARITIME

Le PSSA de l'aéroport de Tahiti-Faa'a sera également activé si l'accident a lieu en zone voisine d'aérodrome qui comporte une partie terrestre (limitée par la RDO et l'échangeur de Tipaerui et l'échangeur de l'hôtel Maeva Beach) et une partie maritime (constituée par le chenal de Faa'a et le lagon).

En cas d'accident maritime, l'aérodrome dispose en propre de vedettes de secours armées par des pompiers. Ces vedettes sont amarrées, à la darse de l'aéroport en zone nord. Elles transportent des plates-formes pouvant accueillir jusqu'à 45 personnes. Ces moyens sont complétés par ceux de la Marine Nationale, de la Douane et du Port de Commerce. Le groupement de gendarmerie peut également mettre en œuvre les moyens nautiques de la Brigade Itinérante et Côtière (BIC).

La vedette de l'aérodrome recueille les passagers ou les met hors-d'eau sur les plates-formes en attendant les moyens de remorquage. Le patron de la vedette de secours note également les coordonnées du naufrage (au moyen du GPS).

Sur les lieux, le commandant de la plus grosse unité dirige, en liaison radio avec le commandant des opérations de secours, les opérations de ramassage et fait dispenser les premiers soins.

Les opérations de secours effectuées, les intervenants récupèrent dans la mesure du possible les débris flottants pouvant être utiles à l'enquête.

sapeurs-pompiers chargés de saisir les données qui intéressent la gestion des moyens, la gestion des renseignements et le tableau de situation tactique. Ces informations correctement centralisées et traitées permettent au commandant opérationnel des secours (COS) de bénéficier d'un outil d'aide à la décision fiable, de recenser les besoins exprimés par les sauveteurs, pompiers ou médecins, et de relayer ces informations vers la direction des opérations de secours (DOS) qui rassemblent les autorités. »



La chaîne médicale

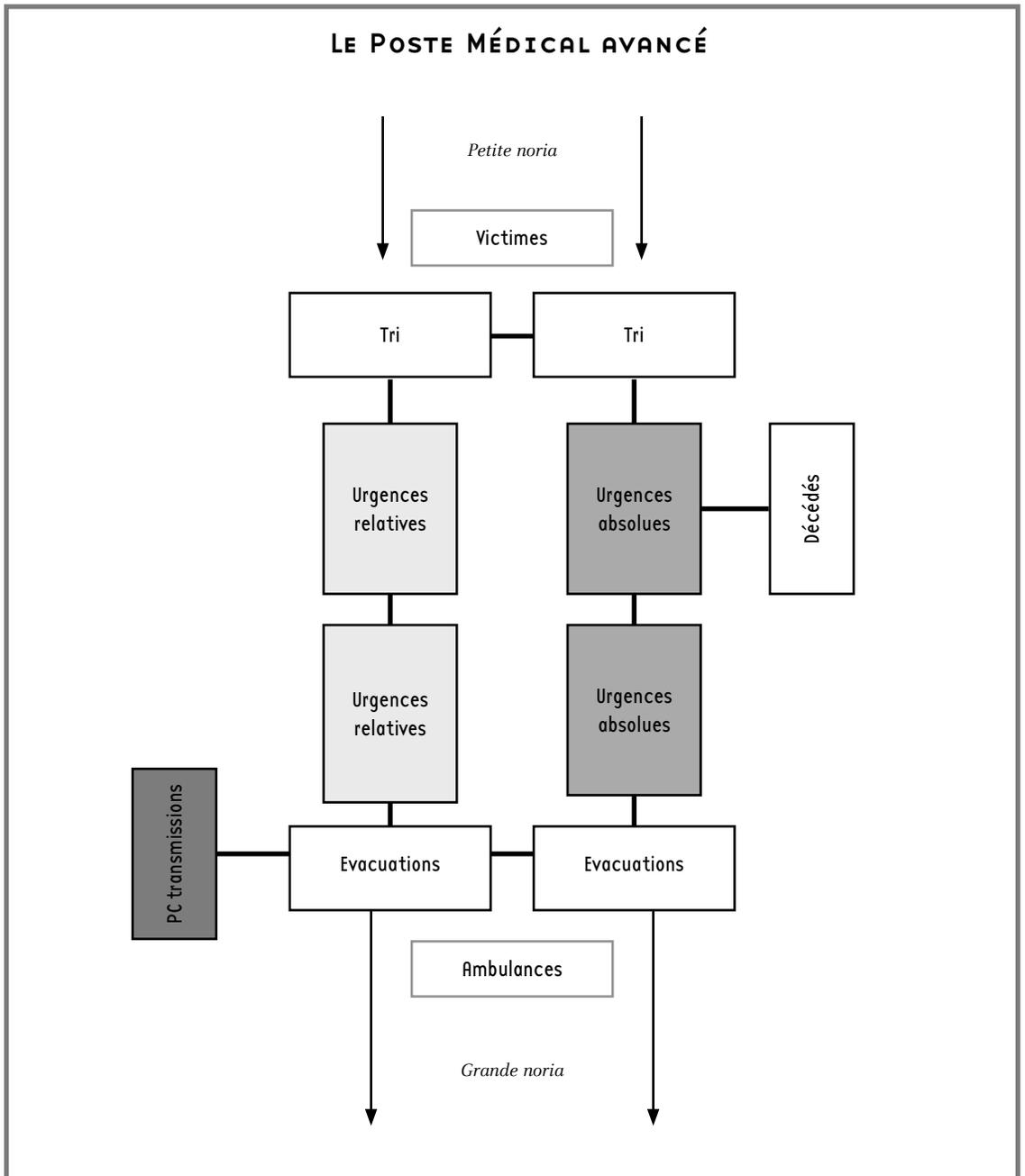
SOUS LE COMMANDEMENT DU COMMANDAT DES OPÉRATIONS DE SECOURS (COS), LA CHAÎNE incendie-sauvetage est chargée de lutter contre le feu, rechercher et localiser les victimes, les soustraire du lieu de l'accident. A ses côtés, une autre chaîne est à l'œuvre : la chaîne médicale. Son rôle consiste à procéder au « ramassage » des victimes pour les transférer vers le poste médical avancé, de les « catégoriser » et de veiller à leur évacuation vers les centres de soins adaptés. Gros plan sur le fonctionnement de cette chaîne médicale.

Le plan de secours de Tahiti-Faa'a prévoit que le SAMU soit prévenu dès le déclenchement de l'alerte locale. Une première équipe SMUR, le « bras armé » du SAMU, est dépêchée à l'aéroport avec pour mission de procéder à une première évaluation des besoins. Le premier médecin sur place remplit les fonctions de directeur des services médicaux (DSM), en attendant la désignation définitive faite par le directeur des opérations de secours (DOS). Si les circonstances le demandent, en particulier si le nombre de victimes graves est important (>15), il devient nécessaire de déployer le PMA, le poste médical avancé. Il s'agit le plus souvent d'une structure sous tente, mais le DSM peut aussi choisir d'occuper un bâtiment existant, notamment si les surfaces libres sont suffisantes et qu'il se trouve à proximité du lieu du crash. « Cette organisation qui s'appuie sur un PMA est typiquement française », explique Vincent Simon, du SAMU de Papeete. « Dans le monde anglo-saxon, on applique la technique du « scoop and run », traduction « ramasser et courir » : on prend la victime et on l'amène directement à l'hôpital. La technique française consiste plutôt à amener l'hôpital au patient d'où l'existence de nos PMA. Cette méthode semble faire des adeptes car les américains se sont

Le poste médical avancé est composé d'une série de tentes de 56 m² chacune. Il faut entre 5 et 10 minutes à l'équipe de secouristes pour monter une tente.



rendus compte, notamment après les attentats du 11 septembre, que les hôpitaux n'étaient pas capables de gérer l'afflux d'un grand nombre de victimes. » Pour mener à bien sa première mission, le ramassage des victimes, le DSM travaille en étroite liaison avec les pompiers de l'aéroport et des communes avoisinantes. La fédération polynésienne de secourisme vient également leur prêter main forte. Pour l'heure, il s'agit de mettre les victimes sur des civières et de les transporter vers le PMA. « Pour gagner du temps, le PMA est installé suffisamment près du lieu de crash. Cela permet aux équipes de 'brancarder à pied' et d'éviter une 'petite





norio' réalisée à l'aide de véhicules » précise Vincent Simon. Le PMA est monté par les secouristes de la fédération. Il est constitué de plusieurs remorques à bord desquelles se trouvent des tentes de 56 m2 chacune, à mise en œuvre rapide. Les secouristes s'entraînent tous les trois mois au montage de ces tentes. Il leur faut entre cinq et dix minutes pour monter une tente qui pourra accueillir jusqu'à quinze victimes.

Un PMA n'est pas un hôpital de campagne

Aucun acte médical n'est pratiqué sur le lieu même de l'accident. Seul un « relevage secouriste » est réalisé : il consiste à relever en priorité les blessés les plus graves. Le regroupement des victimes se fait dans le PMA, placé sous la responsabilité d'un médecin désigné par le DSM. La première zone du PMA est réservée au tri. Une fiche est attachée autour du cou de chaque victime qui précise le degré d'urgence des soins à réaliser. « *Le médecin distingue les UA (urgences absolues) qui demandent un traitement dans les six heures au maximum, des UR (les urgences relatives) qui peuvent être prises en compte au-delà de ce délai sans mettre en jeu le pronostic vital* » expose Vincent Simon. Une tente du PMA est dévolue aux UA et une autre aux UR et les premiers soins sont réalisés sur place. Il peut s'agir de réanimation, de traitements divers adaptés à la nature des blessures, mais pas d'actes chirurgicaux : « *un PMA n'est pas un hôpital de campagne* » précise Vincent Simon. Une fois ce « conditionnement » réalisé, la dernière tâche consiste à évacuer les victimes vers l'hôpital ou les cliniques. Le DSM, pour mener à bien ses missions, est en relation constante avec le commandant des opérations de secours (COS), afin de recevoir ses ordres et de lui demander des moyens supplémentaires, quand et si nécessaire. Il est également en relation directe avec le médecin régulateur du SAMU, chargé de faire l'inventaire des possibilités d'accueil dans les différents hôpitaux de la place. Une fois l'accord donné pour l'évacuation des victimes, elles sont installées à bord des ambulances qui, regroupées en convoi, se dirigent ensuite vers la ville, avec l'appui des forces de l'ordre si nécessaire pour faciliter leur circulation.

A l'intérieur du PMA, un espace est également dévolu aux « victimes indemnes » : les passagers ou membres d'équipage présents à bord au moment de l'accident mais qui ne nécessitent pas de soins médicaux. Une cellule d'urgence médico-psychologique (CUMP) est installée sur place, avec le renfort de psychiatres, psychologues, et éventuellement de travailleurs sociaux. Ces personnels ont pour mission de faire parler les victimes indemnes et détecter parmi elles les personnes fragilisées par l'accident qui pourraient développer des psychoses ultérieurement. Une prise en charge psychologique précoce permet d'éviter autant que possible ce type de « décompensation à retardement ». Une partie de la CUMP est délocalisée dans les locaux de l'aéroport vers lequel sont dirigés les passagers indemnes. La cellule sera également sollicitée pour prendre en charge les familles et amis des victimes présents dans l'aérogare.

DIRECTION DE LA SANTÉ : MOBILISER ET COORDONNER LES MOYENS DISPONIBLES

Si la préparation et l'activation d'un plan de secours sont assurées par les services de l'Etat, la Polynésie française est étroitement associée au processus, notamment dans le domaine des secours médicaux. Xavier Malatré, responsable du département « planification et organisation des soins » au sein de la direction de la santé nous explique : « *les moyens de santé disponibles à Tahiti relèvent de la compétence de la Polynésie française. Le rôle de la direction de la santé consiste à coordonner ces moyens sanitaires, mobiliser les troupes en cas de besoin et cela sans déstabiliser le système de santé habituel* ». Pour répondre à ces objectifs, la direction de la santé met en place des procédures, anime des groupes de travail et joue son rôle « d'agitateur » pour sensibiliser les différents acteurs. Tous sont concernés qu'il s'agisse de centres de soins, des médecins, ou encore des ambulanciers. La direction de la santé veille aussi aux stocks de médicaments disponibles, de sang ou de gaz médicaux. C'est également elle qui tient à jour la liste des volontaires formés pour intervenir dans les cellules d'urgence médico-psychologique : psychologues, infirmiers, travailleurs sociaux.

La prise en charge des familles des victimes

AU-DELÀ DE L'INTERVENTION DES SECOURS SUR LE TERRAIN ET DE LA PRISE EN CHARGE DES victimes par les professionnels de la santé, un plan de secours doit permettre de répondre efficacement à un aspect inhérent à tout accident : la prise en charge des familles et proches des victimes (désignés dans le jargon par le terme « attendants ») qui, à l'annonce de l'accident, vont affluer vers l'aéroport. En première ligne se trouvent le gestionnaire de l'aéroport et la compagnie aérienne concernée par l'accident.

Tandis que sur le terrain s'affairent pompiers, secouristes et médecins, dans les bureaux de la compagnie aérienne, certains personnels se sont isolés. Ils ont pour mission prioritaire d'établir la liste des passagers présents à bord de l'avion au moment de l'accident. Cette procédure peut demander plusieurs heures avant d'arriver à une liste définitive. « *Les personnels de la compagnie procèdent par recoupement pour s'assurer que la liste qu'ils transmettront sera le reflet exact des passagers à bord au moment de l'accident* », explique Laurent Diebolt, responsable des opérations au sol d'Air Tahiti Nui. « *Ils consultent les systèmes informatiques, vérifient les informations auprès des commerciaux, comparent la liste avec les coupons de vol* ». La liste est communiquée au PC crise de la compagnie et à la direction des opérations de secours (DOS). Au fur et à mesure que les secours s'organisent, elle sera complétée : on connaîtra pour commencer le nom des passagers indemnes, puis le nom des passagers blessés, et enfin les disparus présumés décédés. Dès l'annonce de l'accident, les compagnies mettent en place des numéros verts, dans les pays concernés, pour répondre aux demandes des familles.

Le plan de gestion de crise de l'aéroport de Tahiti-Faa'a prévoit l'utilisation du bar SHRT pour recueillir les premières informations auprès des familles et proches des victimes.

Dans l'aéroport, c'est l'afflux. Si l'accident a eu lieu à l'atterrissage, il faut commencer par évacuer les passagers prêts à embarquer sur le vol suivant. La police aux frontières organise des rondes dans l'aéroport, épaulée par le personnel



« sécurité » du gestionnaire d'aéroport pour prévenir d'éventuels débordements. « *On estime, qu'ici à Tahiti, vingt attendants se présenteront pour un passager* » explique Jean-François Vermersch de la SETIL Aéroports. « *Si l'on multiplie ce chiffre par le nombre de passagers à bord d'un gros porteur, soit 300 passagers en moyenne, on peut rapidement se trouver face à quelque 6000 personnes, sans compter les inévitables curieux* ». Le standard de l'aéroport est déporté et six personnes assurent la permanence pour répondre aux appels. Les informations communicables validées par le DOS sont inscrites et mises à jour régulièrement sur un grand tableau blanc.

Le personnel de l'aéroport et les agents de la compagnie « organisent » la foule des attendants. « *En cas d'accident aérien, notre plan de gestion de crise s'articule avec celui de la compagnie aérienne touchée. Les procédures sont toujours les mêmes, quelle que soit la compagnie, afin de faciliter l'action de chacun* » précise Jean-François Vermersch. L'essentiel dans ce type de situation est que les procédures à suivre soient connues de tous. Passé le premier moment de stupeur, chaque personne qui trouve sa place dans le processus global doit savoir ce qu'elle a à faire et s'appuie pour cela sur des « fiches réflexes » très précises. Le schéma en est simple. Les attendants sont dirigés dans un premier temps vers le bar de l'aéroport tenu par la SHRT où l'on enregistre leur nom et le nom de la personne recherchée. Une fois identifiés, les attendants sont accueillis dans la cafétéria à l'étage, où d'autres questions leurs sont posées. L'objectif est de rassembler suffisamment d'informations pour permettre à la compagnie aérienne d'autoriser la rencontre avec les passagers indemnes. Ces derniers sont conduits depuis le site de l'accident jusqu'à la zone d'arrivée bagages des vols internationaux. Une fois les informations recoupées, entre la salle des attendants et la salle des passagers indemnes, le rapprochement va pouvoir ce faire. Un seul attendant est autorisé à aller à la rencontre de son ou de ses proches. La sortie se fera ensuite discrètement, pour éviter au passager indemne d'avoir à faire face à la foule présente dans l'aérogare.

Un accompagnateur pour chaque famille

La prise en charge des familles des victimes est sans conteste une affaire très délicate. Sylvie Bergougnoux de la compagnie Air France témoigne : « *suite à l'accident survenu en avril 1998 sur le vol Bogota-Quito, Air France a fait appel à des volontaires. J'ai été envoyée sur place pour accompagner la famille d'un couple en voyage de noces, disparu dans l'accident. J'ai passé douze jours à Bogota, avec la famille, jusqu'à l'identification des victimes. Ce fut une expérience très intense, difficile : une vraie leçon de vie. Pourtant à l'époque, tout s'était fait presque spontanément, sans consignes vraiment précises* ». La cellule des volontaires est née quelques mois plus tard en 1999. « *Nous sommes aujourd'hui près de 20 000 volontaires sur les 70 000 employés que compte Air France* » précise Sylvie Bergougnoux. Ces volontaires, qui ont suivi des formations appropriées, sont notamment appelés pour prendre en charge l'accueil des familles et leur accompagnement. A chaque famille est affecté un accompagnateur chargé de répondre à ses attentes, faciliter ses démarches administratives, relayer ses demandes, la tenir informée. Les volontaires peuvent également épauler les

L'INDEMNISATION DES PASSAGERS

La Convention de Varsovie, qui régit le transport aérien commercial depuis 1929, a été remplacée en juin 2004 par la Convention de Montréal, ratifiée par 53 pays, dont la France, l'ensemble des pays d'Europe occidentale et centrale, les Etats-Unis. Cette nouvelle convention apporte des garanties supplémentaires aux passagers, quand la responsabilité des compagnies aériennes est engagée, qu'il s'agisse de retards, de « surbooking » ou encore d'accidents.

La principale innovation de la Convention de Montréal réside dans l'instauration d'une responsabilité illimitée du transporteur aérien en cas d'accident corporel et dans le renversement de la preuve de la faute. Ce n'est plus au passager de prouver la faute du transporteur (au prix de procédures souvent longues et coûteuses) mais à la compagnie aérienne de prouver qu'elle n'a commis aucune négligence.

Autre innovation importante, le passager victime (ou ses ayants droits) peut se pourvoir devant les tribunaux de sa résidence principale. Auparavant, seuls ceux du domicile du transporteur, de son service d'exploitation ou de la destination d'arrivée étaient compétents, ce qui exigeait parfois de plaider à l'autre bout du monde.

centres d'information téléphonique ou encore prêter main forte aux escales touchées par une crise.

Si Air France possède quelque expérience en matière de gestion de crise, il n'en va pas de même pour Air Tahiti Nui. « *Pour mettre au point notre plan de gestion de crise* » explique Laurent Diebolt, « *nous nous sommes appuyés sur les compagnies avec lesquelles nous sommes en code-share et qui ont eu à gérer, par le passé, des accidents : Air France, Japan Airlines et Delta. L'existence d'un plan de gestion de crise reconnu, avec une partie « assistance aux familles » est d'autant plus importante du fait que nous desservons les Etats-Unis : c'est la législation américaine qui l'exige* ». Pour l'assister en cas de crise, Air Tahiti Nui a signé un contrat avec une société américaine, Kenyon International, spécialisée dans l'assistance en cas de catastrophes, notamment aériennes. L'entreprise propose des services allant du centre d'appel téléphonique, à l'assistance aux familles en passant par l'identification des victimes ou le rapatriement des corps et des biens personnels. Par ailleurs, précise Vanina Lai responsable de la maintenance du plan de gestion de crise de la compagnie, « *Kenyon a jusqu'ici formé 65 employés d'Air Tahiti Nui à l'accompagnement des familles ainsi que ses dirigeants à la communication de crise* ».

Au-delà de la gestion de la crise, une des priorités pour les compagnies aériennes consiste à faire en sorte que l'activité habituelle continue. « *Un accident peut survenir à Faa'a et pendant ce temps-là un vol est en cours au-dessus de l'Atlantique et un autre, prêt à décoller à Osaka et nous devons continuer à assurer l'exploitation de ces vols* » explique Christophe Le Gall, responsable du centre de contrôle des opérations d'Air Tahiti Nui. Les plans de gestion de crise des compagnies aériennes ou du gestionnaire d'aéroport prennent également en compte la nécessité d'assurer la relève des personnes en première ligne suite à un accident, dès lors que la situation de crise s'inscrit dans la durée. Il faut savoir s'arrêter, prendre du temps, se reposer, s'alimenter pour pouvoir être performant et disponible. Il en va de la réussite de la mission et de la qualité de l'aide apportée aux personnes qui en ont besoin.

ACCIDENT AÉRIEN ET MÉDIAS

Un accident grave sur la plate-forme de Tahiti-Faa'a impliquera forcément l'intervention des médias de la place qui, à travers leurs questions, se feront les relais des interrogations du public. Combien y-a-t-il de blessés ? Quelles sont les causes de l'accident ? Qui est responsable ? Autant de questions qui brûlent les lèvres, même s'il est toujours difficile d'y répondre immédiatement après un accident : on sait par expérience que la cause d'un accident majeur n'est jamais connue avant plusieurs mois, voire plusieurs années. Pour prendre en compte les demandes des médias, le plan de secours spécialisé de l'aéroport de Tahiti-Faa'a prévoit certaines dispositions. Première donnée à prendre en compte : l'information des mé-

dias relève de la compétence exclusive du directeur des opérations de secours, à savoir le haut-commissaire ou son représentant. La salle de réunion SNA dans les bureaux de l'aviation civile est transformée en salle Média. Les informations communiquées sur place sont mises à jour régulièrement et validées par le DOS. Le DOS pourra par ailleurs choisir, en fonction de la situation, de réunir les médias dans un lieu de son choix, à intervalle régulier pour des points d'information. De la même manière, les informations communiquées par la compagnie aérienne ou le gestionnaire d'aéroport sont également supervisées par le DOS. L'objectif est de fournir, quel que soit le vecteur, une information cohérente, objective et qui préserve l'intérêt des victimes et de leur famille.

EN MARGE DES SECOURS

La mission prioritaire en cas d'accident aérien consiste à porter secours aux rescapés et à donner des soins aux blessés de manière à sauver le plus de vies humaines possible. Cependant, les autorités ne perdent pas de vue l'ensemble des problèmes qui existent par ailleurs et auxquels il est nécessaire d'apporter une réponse adéquate.

La protection de l'épave et des abords du site

Après un accident, les personnels de la brigade de gendarmerie des transports aériens, basés à l'aéroport, arrivent rapidement sur les lieux du crash. Ils sont chargés de délimiter un périmètre de sécurité autour de l'appareil ou des débris, interdisant l'accès à la zone pour éviter le pillage ou les intrusions inopportunes. Sauf nécessité, liée aux opérations de secours, personne n'est autorisé à modifier l'état des lieux, prélever quelque élément que ce soit, effectuer des prises de vue, sans avoir obtenu l'accord du procureur de la République. La garde est assurée par la gendarmerie jusqu'au moment où l'enlèvement de l'épave a été autorisée par le parquet, après avis de l'enquêteur technique du bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) ou son représentant désigné. Les abords du site sont également protégés, notamment les traces et dégâts laissés par l'avion au moment de l'écrasement, jusqu'à achèvement des relevés. La sécurisation du site permet d'assurer dans les meilleures conditions les saisies (enregistreurs de vols, échantillon carburant,...) le relevage des corps, et toutes constatations et prélèvements utiles aux enquêtes judiciaires et techniques. Des modifications doivent parfois être opérées sur l'épave au moment des secours : découpage de la structure de l'appareil, écrasements d'éléments du fuselage, etc. Dans ce cas, elles doivent être signalées aux enquêteurs dès que possible, dans le but d'éviter des investigations non liées à l'accident.

L'identification des victimes

La mission d'identification consiste à mettre à la disposition de la justice les éléments nécessaires à l'établissement formel de l'identité des personnes décédées dans la catastrophe. Cette mission est confiée aux techniciens en identification criminelle de la gendarmerie. Ces techniciens s'intègrent aux groupes d'enquêteurs et aux équipes médico-légales déjà sur place pour organiser les opérations d'identification. L'unité d'identification intervient généralement en deux équipes ante-mortem et post-mortem. La première équipe prend contact avec les familles et les proches des victimes supposées disparues lors de l'accident et recueillent auprès d'eux le maximum d'informations. L'équipe post-mortem s'occupe quant à elle du relevage des corps et de leur analyse. Ces enquêteurs procèdent également à la saisie et à la mise sous scellés des objets découverts : bijoux, pièces d'ide-

tité, etc. Le rapprochement des informations post-mortem avec les données ante-mortem permet de faire une synthèse comparative et d'établir l'identité formelle de la victime.

Le début de l'enquête

Dès que les opérations de secours, *toujours prioritaires*, sont terminées, la phase d'enquête peut entrer pleinement en action et une grande pression s'exerce alors sur les magistrats et les enquêteurs. Les familles sont naturellement très concernées par l'avancée de l'enquête. Les médias souhaitent également être informés sans délai. Pour le public, il est souvent difficile de suivre et comprendre le déroulement d'une enquête. En effet, il n'y a pas qu'une seule enquête, mais plusieurs. Après un accident aérien, le véritable objet fondamental de l'enquête initiale est la collecte attentive et organisée des éléments factuels disponibles - sans chercher à les affubler a priori d'une quelconque caractéristique d'utilisation ultérieure - suivie de leur analyse technique, de la recherche minutieuse des causes et circonstances. Ces travaux s'effectuent en parfaite coopération et coordination entre les experts judiciaires, les OPJ (Officiers de Police Judiciaire), les enquêteurs de première information et les enquêteurs du BEA. Puis, les différents intervenants regagnent leurs bureaux respectifs et alors seulement, à l'issue de l'exposé des faits et des causes, ils répondront aux questions attachées à leurs missions respectives. L'enquêteur du BEA veillera à retirer les enseignements utiles pour éviter la reproduction de cet accident, ce qui débouchera sur des recommandations (modification du matériel, de la procédure, des textes réglementaires, etc.). L'enquête judiciaire aura pour mission de recueillir, outre les causes et circonstances de l'accident, tous les éléments d'information qui pourront être pris en compte par le juge d'instruction, puis éventuellement par les juridictions compétentes, en vue de situer des responsabilités civiles et/ou pénales.

L'enlèvement des épaves

Il se peut que l'épave gêne l'exploitation de l'aérodrome et qu'il faille rapidement la dégager. L'épave ne doit pas être déplacée jusqu'à l'arrivée du responsable de l'enquête technique et de l'enquêteur judiciaire. Toutefois une circulaire du 10 novembre 1999 précise que le DOS peut prendre les mesures nécessaires pour « l'enlèvement éventuel de l'épave de la piste afin de permettre la remise en service de celle-ci. La décision de déplacement de l'épave est alors prise en liaison avec les services d'enquêtes technique et judiciaire ». Le contrôle des opérations de levage et d'enlèvement incombe au propriétaire ou à l'exploitant. S'il est incapable d'agir, l'administration de l'aéroport effectue l'enlèvement. Le service de l'aviation civile pour sa part, est le coordonnateur désigné pour appliquer le plan d'enlèvement.

A la recherche du retour d'expérience

POUR LE SERVICE DE L'AVIATION CIVILE À QUI INCOMBE LA RESPONSABILITÉ DE DÉCLENCHER LE plan de secours spécialisé de l'aéroport, la réponse est limpide : « le cas d'urgence ? Il arrive n'importe quand, le jour, la nuit, le week-end. Un cas d'urgence ne prévient pas ! Alors, le problème pour les services de secours, c'est d'être prêts, à tout instant ».

Pour répondre à cette exigence, il ne suffit pas d'avoir des pompiers correctement formés et compétents et des équipements appropriés. Il faut également compter sur une organisation qui soit connue, compréhensible et coopérative. Lors d'une opération avec déclenchement du plan de secours spécialisé d'aérodrome, le plan doit pouvoir se dérouler sans difficulté mais il doit être capable, en sus, d'intégrer la part d'imprévisible de tout incident. Dans ce cas, c'est souvent la compétence, issue de la préparation, la lucidité et l'expérience qui font la différence.

Pour simplifier, on peut distinguer deux niveaux de préparation aux cas impliquant le déclenchement d'un PSSA. D'abord, lorsque le plan de secours spécialisé d'aérodrome est rédigé, répertorié, approuvé, que le haut-commissariat l'a validé sous forme d'arrêté, il s'agit de le diffuser et de le tenir à jour.

La mise à jour est un des écueils majeur à négocier. En effet, lorsque l'on examine l'ensemble des participants potentiels au PSSA, on constate que les services sont nombreux, que la rotation des personnels entraîne obligatoirement des changements tous les ans. Pour répondre à cette difficulté, le service d'Etat de l'aviation civile a mis en place une procédure de maintenance du PSSA. Régulièrement, ce document est donc vérifié. La division exploitation aéroportuaire organise une révision annuelle du contenu et une vérification, deux fois par an, de l'annuaire téléphonique, outil essentiel.

Pour l'annuaire téléphonique, l'aviation civile appelle tous les correspondants, les uns après les autres, et vérifie : le nom, la fonction, les numéros associés.

La fiche réflexe, quant à elle, est une « check-list ». Elle permet d'agir de manière logique, de répondre à l'essentiel sans rien oublier ; elle permet ainsi de dégager du temps pour rester lucide dans l'action et savoir prendre du recul pour mesurer l'état de la situation d'urgence à gérer.

Les fiches réflexes sont aussi examinées : une réunion de travail passe au crible les fiches réflexes des intervenants, examine les demandes de modification arrivées depuis la dernière mise à jour, ou prend l'initiative de demander aux intervenants recensés, si des changements sont intervenus.

Une nouvelle mise à jour est alors programmée puis diffusée.

Des exercices en grandeur réelle

Ensuite, si la nécessité de réaliser des exercices semble évidente, elle relève d'une autre démarche, réglementaire (exigence OACI). Celle, qui oblige les organismes aéroportuaires de l'aviation civile à planifier un exercice grandeur nature (simulation d'un crash ou d'un incident sérieux) tous les deux ans et un exercice cadre (exercice sur papier) l'année intermédiaire. A cela, s'ajoute également le souci des autorités d'obtenir que les services soient en mesure de répondre à des cas d'urgence spécifiques.

Les exercices sont des moments privilégiés, ils permettent de répondre à de nombreuses préoccupations. D'abord, au cours de la préparation, qui s'étale sur plusieurs semaines, les différents partenaires, se rencontrent et exposent leurs interrogations, leurs propres objectifs, leurs contraintes : aurai-je assez de personnels, où vais-je placer mes équipements ? Ces réunions de préparation permettent une meilleure appréhension des difficultés de chacun. La rencontre permet de se découvrir avant la crise, ce qui facilite l'ajustement en temps réel : des relations entre personnes, des comportements de coopération. La préparation à l'exercice, conduit chacun à imaginer des réponses pratiques à une situation de crise proposée. Puis l'exercice permet de valider ou d'invalider des choix, des décisions.

Ce qui est remarquable dans la démarche d'accompagnement d'un exercice, c'est la vigilance qu'on doit exercer vis à vis de l'erreur. Qu'apporterait un exercice sans erreur ? On ne vit pas dans un monde parfait et même les experts commettent des erreurs. Plus un exercice est complexe, plus l'exigence d'attention réclamée aux participants est importante, afin d'emmagasiner un retour d'expérience profitable.

Le grand mot en définitive, c'est cela : **le retour d'expérience (REX)**. C'est au travers du recueil : de ce qui a fonctionné, de ce qui n'a pas marché, des remarques, des doutes, des besoins de précisions, que ce retour d'expérience s'élabore. Il permet ensuite de nourrir l'expérience de chacun et d'enrichir la sécurité globale du système de secours en proposant l'amélioration des procédures existantes.

La réglementation prévoit que les organismes aéroportuaires planifient un exercice réel tous les deux ans et un exercice sur le papier l'année intermédiaire.



La mise en œuvre des secours à la suite d'un événement, qu'il soit naturel comme les cyclones ou les tsunamis ou la conséquence d'une défaillance technique ou humaine, résulte toujours de l'application des plans élaborés par les autorités et les experts concernés.

La réussite de ces plans dépend avant tout de la volonté et de la coopération des hommes qui sont chargés de leur mise en œuvre et de leur capacité d'anticipation et de projection. Et ce dernier mot prend en Polynésie française une signification très particulière en raison de l'inégalité de l'accès, par voie aérienne ou maritime, aux îles et atolls des différents archipels.

Il est important que l'ensemble des autorités de l'Etat et de la Polynésie française, à tous les niveaux, prenne conscience de la fragilité de la situation de certaines îles ou atolls pour lesquels l'envoi de secours depuis Tahiti nécessite obligatoirement une période pouvant prendre plusieurs heures. **Durant toute cette période de temps, les habitants devront compter sur leurs propres moyens jusqu'à l'arrivée des secours venus de Tahiti.**

A cet égard, il faut souligner l'important programme lancé par le gouvernement de la Polynésie française, qui vise à doter la plupart des aérodromes des îles de moyens humains et matériels pour le secours et la lutte contre les incendies d'avion.

Le mécanisme du plan de secours, tel qu'on le connaît sur l'aéroport de Tahiti-Faa'a, s'étend progressivement à toutes les îles de la Polynésie française. La diffusion de ces plans ou consignes de secours contribue à sensibiliser tous les responsables locaux et les acteurs de la sécurité publique. Pour se donner les meilleures chances de limiter les conséquences d'un événement, ils conduisent à rechercher, au plan local et par voie conventionnelle, la synergie entre les moyens humains et matériels disponibles, qu'ils appartiennent à l'Etat, à la Polynésie ou encore aux communes.

Ceci concerne aussi bien le domaine des transmissions, des transports terrestres et maritimes (si la structure aéroportuaire n'est pas facilement accessible ou située sur un motu par exemple), des moyens de lutte contre l'incendie (moyens de l'aéroport et/ou des communes), des personnels et moyens médicaux, etc.

La sécurité est le cœur de métier de l'aviation civile. Et cela reste sa première préoccupation. Elle se doit d'être un acteur majeur dans la définition et la mise en œuvre des plans de secours spécialisés des aérodromes. Mais, lorsqu'on se trouve face à une catastrophe naturelle ou à un accident aéronautique, peu importe les causes, la mise en œuvre des plans de secours devient alors l'affaire de tous.