
Saisine n° 2003-3

**AVIS ET RECOMMANDATIONS
de la Commission nationale de déontologie de la sécurité**

*à la suite de sa saisine, le 23 janvier 2003, par M^{me} Nicole Borvo,
sénatrice de Paris.*

La Commission nationale de déontologie de la sécurité a été saisie, le 23 janvier 2003, par M^{me} Nicole Borvo, sénatrice de Paris, des conditions dans lesquelles « un jeune Somalien »¹ non admis sur le territoire est décédé des suites d'un malaise survenu alors qu'il était réembarqué vers la ville d'où provenait le vol qui l'avait amené.

La Commission a obtenu les pièces de la procédure du parquet du tribunal de grande instance de Bobigny. Elles comprennent notamment le compte rendu de l'enquête effectuée par l'inspection générale des services de la préfecture de police. La Commission s'est rendue dans les locaux de la direction de la police aux frontières des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et Le Bourget, dont elle a entendu le directeur. Elle a procédé à l'audition du responsable des unités d'escorte, des trois gardiens de la paix affectés à l'escorte², du « chef avion » et d'une hôtesse de la compagnie assurant le vol sur lequel le réacheminement devait avoir lieu.

► **LES FAITS**

A – La mesure d'éloignement

M. H. (25 ans), dépourvu de titre d'identité ou de voyage, a été retenu, le 11 janvier 2003, à sa descente d'un avion en provenance de Johannesburg et placé en zone d'attente (ZAPI 3)³. Le 15 janvier, le ministère de l'Intérieur a rejeté sa demande d'asile comme « manifeste-

¹ Il est apparu que cette personne était, en fait, de nationalité éthiopienne.

² Assistés chacun d'un conseil, comme le permet la loi du 6 juin 2000.

³ Zone d'attente des personnes en instance.

ment infondée » et donné instruction à la police aux frontières de le réacheminer vers Johannesburg ⁴.

Une escorte de trois gardiens de la paix ⁵ a été désignée pour reconduire M. H. par un vol du 16 janvier à 23 heures 55 ⁶. « Lors de cette mission, [M. H.] opposait une très forte résistance. Les fonctionnaires étaient contraints d'avoir recours à la coercition. [M. H.] faisait un malaise dans l'avion. » ⁷

Le responsable syndical qui accompagnait l'un des gardiens a déclaré devant la Commission : « dans les consignes, la présence d'un officier de police au moment de l'embarquement d'un reconduit escorté est obligatoire. On doit constater qu'en l'espèce il n'y avait pas d'officier de police sur les lieux qui aurait pu alerter la salle d'information et de commandement et solliciter des instructions au vu du déroulement de l'opération d'embarquement [...]. Je souligne l'absence de module de formation pour l'exécution des escortes, qui sont souvent confiées à des fonctionnaires qui sortent de l'école de police ».

L'officier de police judiciaire assurant les fonctions d'officier de quart au terminal 2 A a été prévenu à 0 heure 10 et s'est transporté au terminal 2 C.

B – Décès de M. H.

En arrêt cardio-respiratoire, M. H. avait pu être ranimé dans l'avion. Transporté dans le coma au service de réanimation de l'hôpital de Villepinte, qui diagnostiquait à l'entrée une « encéphalopathie post anoxique sévère » et constatait une « évolution marquée par l'absence d'améliora-

⁴ Article 35 ^{ter} de l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France : « Lorsque l'entrée en France est refusée à un étranger non ressortissant d'un État membre de la Communauté européenne, l'entreprise de transport aérien ou maritime qui l'a acheminé est tenue de ramener, sans délai, à la requête des autorités chargées du contrôle des personnes à la frontière, cet étranger au point où il a commencé à utiliser les moyens de transport de cette entreprise [...]. »

⁵ Deux gardiens de l'unité d'escorte de Roissy, un gardien de la brigade d'immigration.

⁶ La décision de faire escorter les personnes non admises (décidée immédiatement comme en l'espèce ou après l'échec d'une ou deux tentatives de réembarquement volontaire) est prise par le GASAI (Groupe d'analyse et de suivi des affaires d'immigration), qui fait partie de la division immigration de la direction de la PAF et se trouve à ZAPI 3.

⁷ Compte rendu de l'IGS.

tion neurologique avec sur l'électroencéphalogramme un tracé très pauvre, aréactif sans élément de la série épileptique », il y décédait le 18 janvier.

L'examen externe et l'autopsie médico-légale ont montré des lésions traumatiques de contention et de maintien aux poignets et aux avant-bras, des lésions d'appui cervicales antérieures et inférieures, une lésion d'appui au niveau de l'hypocondre gauche et une autre lésion d'appui occipitale droite. La mort serait « consécutive à un arrêt cardio-respiratoire, dû à un appui marqué cervical avec compression bilatérale des carotides par flexion forcée de la tête sur le cou par appui droit du sommet du crâne, à l'origine d'une ischémie anoxie cérébrale irréductible ».

Les trois gardiens de la paix qui assuraient l'escorte ont été suspendus le 22 janvier.

► AVIS

A – Sur le recours à la coercition et les gestes employés

L'IGS fait état d'une « résistance forcenée » de M. H. Celui-ci a, à l'évidence, résisté de toutes ses forces à l'embarquement :

– À ZAPI 3 : « nous lui avons expliqué que nous allions le reconduire à Johannesburg [...]. [M. H.] a répondu qu'il n'était pas originaire d'Afrique du Sud. Il est ensuite devenu hystérique, donnant des coups de pied en tous sens. Nous l'avons maîtrisé en faisant les gestes habituels d'intervention (clef au sol, menottage au sol, bandes velcro aux genoux et aux chevilles). »⁸ Il a été fait référence sur ce point à une note de service sur la conduite à tenir face à des personnes violentes « .

– Dans l'avion : « M. H. était une personne très violente. [...] M. D. [chef d'escorte] a dû faire pression avec son genou sur sa cuisse⁹ et en

⁸ Déclaration du gardien K.

⁹ « Avec mon genou, j'ai fait pression à hauteur de la ceinture comme on doit le faire pour sortir d'une voiture une personne qui résiste ». (Déclaration du gardien D.)

appuyant sur ses épaules ¹⁰. Nous sommes arrivés à mettre la ceinture de sécurité. [...] Je m'étais placé à sa droite et je tenais la chaînette des menottes avec des gants pour me protéger. M. D. à sa gauche, assis sur l'accoudoir, s'efforçait de le maintenir en position inclinée en pesant avec le poids de son corps au niveau de ses épaules. [...] M. H. était plié vers l'avant, position qui permettait de le maîtriser plus facilement, mais il se redressait constamment. Cela a duré une quinzaine de minutes ». ¹¹ « M. H. était plié vers l'avant. Comme il continuait à se débattre, M. D. était obligé de se mettre debout et de s'appuyer sur son dos pour le faire plier ». ¹² « M. H. était maintenu plié. [...] Je lui faisais une clef en utilisant les gestes techniques : son bras était bloqué à la saignée de mon coude et je pressais avec ma main sur son épaule pour le maintenir plié vers l'avant. M. K. tenait les menottes en serrant la chaînette dans ses mains gantées de cuir pour se protéger contre les pincements. M. H. était vraiment costaud et se débattait par intermittence ». ¹³

L'hôtesse de l'air responsable de l'arrière de l'avion n'avait pas supporté de voir « un fonctionnaire de police donner un coup de genou au passager » pour le faire asseoir de force : « j'ai poussé un cri et je suis partie ». Elle a exposé : « au bout de quelques minutes, [...] je suis retournée à mon poste [...]. Me tenant à la hauteur de [M. H.], je voyais qu'il était en partie assis, le thorax plié sur le côté appuyé sur le siège gauche, un des fonctionnaires était assis sur son dos, un autre lui tenait les bras derrière, sa tête pendait dans le vide. [...] [M. H.] est resté dans cette position, il criait de temps à autre mais moins fort. Cela a duré au moins 20 minutes ».

Le « chef avion » ¹⁴, qui a précisé qu'il a été international de judo, a déclaré : « je n'ai pas vu de coups qui auraient été portés "gratuitement", dans le but de faire mal. [...] En revanche, la façon dont ils ont maîtrisé le

¹⁰ C'est, en fait, un autre gardien (le gardien T.) qui appuyait sur les épaules de M. H.

¹¹ Déclaration du gardien K.

¹² Déclaration du gardien T.

¹³ Déclaration du gardien D. qui avait précisé au cours de l'enquête judiciaire : « Je faisais usage du poids de mon corps sur l'intéressé afin de le maintenir plié en deux. »

¹⁴ Représentant du chef d'escale, le « chef avion » est investi au sol de pouvoirs comparables à ceux d'un commandant de bord.

reconduit ne m'a pas paru habituelle : la ceinture de sécurité était très serrée ; le reconduit était maintenu couché sur le flanc gauche ; l'un des fonctionnaires de police était assis sur lui ; il portait souvent la main sur la bouche du reconduit. À un moment le reconduit a dit : "OK I go". Je l'ai signalé aux policiers de l'escorte qui ont commencé à desserrer les menottes. Le reconduit s'est dégagé et une bagarre a suivi. J'ai vu le policier de droite porter un coup dans le plexus du reconduit. M. H. a été replacé dans la même position : couché sur le flanc gauche, un fonctionnaire de police – parfois même les deux policiers ¹⁵ – assis sur son dos, l'un des deux portant parfois la main sur la bouche du reconduit ».

L'un des fonctionnaires escorteurs a précisé sur ce point : « la technique de pencher la personne reconduite en avant est une pratique habituelle des escortes, mais c'était la première fois que je la voyais mise en œuvre. À aucun moment, je n'ai eu peur pour la sécurité physique du reconduit ». Le chef d'escorte nie être resté assis sur M. H. : « j'ai dû m'asseoir deux ou trois fois sur le dos de M. H. pour faire pression vers l'avant, mais cela n'a, à chaque fois, pas duré plus de quatre ou cinq secondes ». Un autre gardien a toutefois confirmé : « mon collègue D. a placé son tronc entre le dos de [M. H.] et le dossier de son siège, le visage touchant les cuisses en fonction de son agitation, et ce durant plusieurs minutes, alors que je l'empêchais de tourner sa tête pour éviter aux collègues de se faire mordre ».

B – Sur la constatation du malaise

M. H. avait été conduit à deux reprises au service médical d'urgence de l'aéroport dans la journée du 16 janvier. L'un des gardiens escorteurs a exposé : « un fonctionnaire de la ZAPI [...] nous a signalé que le médecin du SMU avait constaté deux simulations de malaises par [M. H.]. Il s'était d'ailleurs proposé pour nous assister au moment de l'embarquement ». ¹⁶

L'hôtesse de l'air qui a indiqué que M. H. a été maintenu « le thorax plié » pendant « au moins vingt minutes » a ajouté : « à un moment, j'ai dit aux policiers qu'il fallait peut-être le changer de position. Ils m'ont répondu

¹⁵ Le chef d'escorte D. et le gardien K., qui se trouvaient de chaque côté de M. H. à la dernière rangée centrale des sièges, tandis que le gardien T. s'était placé devant M. H. dans l'avant-dernière rangée.

¹⁶ La même indication figure dans plusieurs pièces de la procédure.

[...] qu'il était costaud ¹⁷. Cinq minutes après, celui qui tenait les mains de M. H. a dit qu'il ne bougeait plus. Les deux autres ont essayé de lui prendre le pouls mais n'y parvenant pas, l'ont redressé avec précaution, craignant une simulation. [...] J'ai essayé de prendre son pouls au niveau de la carotide : pouls inexistant. [...] Un collègue est allé chercher un défibrillateur et les deux chefs de cabine ont commencé un massage cardiaque. Le SAMU est arrivé très vite ».

Le « chef avion » a confirmé : « la chef de cabine arrière a signalé que le reconduit ne ventilait plus. [...] J'ai aussitôt appelé le service d'assistance de l'aéroport de Paris, ainsi d'ailleurs que la brigade de pompiers qui est arrivée la première ».

Des auditions auxquelles elle a procédé, la Commission ne peut retenir dans cette affaire que la force strictement nécessaire a été employée. Elle estime que M. H. a subi des violences qui l'ont plongé dans le coma. M. H. est décédé 48 heures plus tard du fait des blessures occasionnées.

► RECOMMANDATIONS

Sur la procédure des reconduites à la frontière :

Ce dossier – comme celui de M. B., de nationalité argentine, décédé au cours d'une opération de reconduite à la frontière ¹⁸, dont la Commission a été précédemment saisie – montre combien les opérations de reconduite ou de réacheminement sont difficiles.

Sur la technique des reconduites à la frontière :

Comme elle l'a souligné dans son avis sur les circonstances du décès, également à l'aéroport de Roissy, d'une personne de nationalité argentine reconduite à la frontière, la Commission constate que les fonc-

¹⁷ Interrogé sur ce point, l'un des gardiens escorteurs a répondu : « Elle [l'hôtesse de l'air] ne m'a pas fait de remarque sur la position de [M. H.]. Elle-même et le steward discutaient avec nous de tout et de rien, notamment du métier d'escorteur. »

¹⁸ Sous la responsabilité d'un service distinct, l'UNESI, rattaché directement à la direction centrale de la police aux frontières.

tionnaires chargés d'assurer les opérations de reconduite ou de réacheminement ¹⁹ ne se voient pas proposer une formation spécifique.

Interrogé par la Commission sur la pratique du « pliage », le commandant de police qui dirige l'unité d'escorte a déclaré : « désormais je l'interdis, on laisse la personne crier. [...] Les seuls gestes appris sont les gestes et techniques professionnels d'intervention. Le problème reste d'empêcher la personne de crier : les techniques de modulations pour éviter les nuisances phoniques ».

Pour que soient respectées la dignité et l'intégrité physique et mentale des personnes qui font l'objet d'une reconduite ou de réacheminement, la Commission recommande que soient entreprises, d'une part, une étude avec des représentants du corps médical destinée à mettre au point des gestes techniques d'intervention adaptés aux conditions particulières du maintien d'une personne – non consentante en général – dans un aéronef commercial afin de limiter les risques de toute nature en tenant compte du temps nécessaire pour réaliser l'opération et, d'autre part, une recherche technique en liaison avec le ministère des Transports pour assurer la mise au point de dispositifs adaptables à la situation des personnes reconduites.

Les manuels techniques devraient notamment être complétés par l'indication des risques médicaux que les gestes sont susceptibles de faire encourir.

Sur l'encadrement de telles opérations :

Les gardiens de la paix étaient tous trois de jeunes fonctionnaires, même si deux d'entre eux avaient déjà mené à bien d'assez nombreuses escortes : 23 ans pour le chef d'escorte (soixante-cinq escortes depuis décembre 2001), 25 ans pour le second gardien de l'unité d'escorte (une trentaine d'escortes depuis avril 2002), 25 ans aussi pour le gardien de renfort (trois escortes).

¹⁹ Cf. La recommandation du commissaire aux droits de l'homme relative aux droits des étrangers souhaitant entrer sur le territoire des États membres du Conseil de l'Europe et à l'exécution des décisions d'expulsion (Conseil de l'Europe -19 septembre 2001).

Comme dans la saisine concernant le décès de M. B. doit être relevée l'absence d'officier pour superviser une opération de nuit. C'est le chef d'escorte qui a appelé la salle d'information et de commandement quand le malaise de M. H. a été constaté.

Le directeur de la police aux frontières des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et Le Bourget a déclaré à la Commission : « c'est au gardien de la paix, chef d'escorte, que je ne peux faire accompagner d'un brigadier, d'apprécier quels moyens il doit utiliser pour calmer la personne et de décider s'il y a lieu de mettre fin à l'embarquement ».

La Commission recommande qu'un gradé, officier ou agent de police judiciaire soit désigné pour coordonner et suivre l'ensemble d'une opération de reconduite ou de réembarquement. Il sera de ce fait à même d'évaluer les situations qui dégènèrent et de mettre fin à l'embarquement lorsque n'est plus garanti le respect de l'intégrité physique et mentale des personnes.

Adopté le 4 juillet 2003

Conformément à l'article 7 de la loi du 6 juin 2000, la Commission a adressé cet avis à M. Nicolas Sarkozy, ministre de l'Intérieur, de la Sécurité intérieure et des Libertés locales, dont la réponse a été commune à cet avis et au suivant.