
Saisine n° 2003-42

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

à la suite de sa saisine, le 13 juin 2003, par M^{me} Martine Billard, députée de Paris.

La Commission nationale de déontologie de la sécurité a été saisie, le 13 juin 2003, par M^{me} Martine Billard, députée de Paris, des incidents qui se sont déroulés le 17 avril 2003 lors de l'embarquement du vol BIE 961 d'Air Méditerranée à destination de Bamako, qui ont été marqués par le débarquement de tous les passagers et l'annulation du vol, ainsi que par l'interpellation de trois passagers pour opposition à une mesure d'éloignement et entrave à la circulation aérienne.

La Commission a entendu les trois passagers concernés. Elle a procédé à l'audition de sept fonctionnaires de police : le commandant des aéroports Charles-de-Gaulle 1 et T3, un sous-brigadier qui faisait partie de l'escorte et cinq fonctionnaires de la compagnie d'intervention polyvalente (CIP). Elle a recueilli les témoignages de trois membres du personnel navigant commercial et a pris connaissance du témoignage écrit du commandant de bord.

Elle a examiné les pièces de la procédure, le compte rendu du chef d'escorte, et vérifié les dossiers de deux personnes non admises au groupe d'analyse et de suivi des affaires d'immigration (GASAI) de la direction de la police aux frontières des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget.

► **LES FAITS**

Le jeudi 17 avril le vol BIE 961 d'Air Méditerranée est prévu à 12 heures 10 à destination de Bamako. Les passagers ont été convoqués 2 heures 30 avant l'heure du vol.

À 9 heures 10 une escorte composée d'un sous-brigadier, chef d'escorte, et de sept fonctionnaires de police prend contact à la ZAPI 3 en vue de raccompagner quatre personnes non admises.

Après s'être acquitté des procédures habituelles (fouille, billetterie) les fonctionnaires entravent, menotent et portent dans des fourgons les

quatre personnes à reconduire, « sans incident et dans le calme » indique le chef d'escorte dans son rapport. Les fourgons se positionnent au pied de l'avion vers 11 heures.

Le chef d'escorte apprend qu'en raison d'un problème technique le vol « sera effectif » à 16 heures 30.

Les fourgons quittent alors le tarmac et se positionnent près du terminal T3 où ils demeurent jusqu'à l'embarquement fixé aux environs de 16 heures.

Le chef de l'escorte rend compte dans son rapport établi le 17 avril : « arrivés au pied de l'avion, les non admis manifestent violemment et bruyamment leur volonté de ne pas partir à Bamako. Installons les non admis à 16 heures 15, au fond de l'appareil et les attachons. [...] Après quelques minutes d'attente, constatons l'arrivée des passagers ».

Il mentionne avoir reçu « de nouvelles instructions du commandant de police Y. L. de remplacer les nommés B. M. et D. S. par les nommés K. F. et S. J. ». Il ajoute : « c'est alors que les nommés K. F. et S. J. nous ont opposé un fait matériel de résistance violente par l'intermédiaire de crachats, insultes [... gesticulations, cris...] ».

A – Les passagers

1) Les passagers ont été convoqués à 9 heures 30. Aux alentours de 12 heures une première navette conduit une partie des passagers à l'avion puis les ramène quelques minutes après à la salle d'embarquement. Une annonce est faite vers 13 heures indiquant que le vol est retardé en raison d'un problème technique et que l'embarquement aura lieu à 16 heures 30.

Vers 13 heures des passagers remarquent des camionnettes de police stationnées à proximité de la salle d'embarquement. Certains d'entre eux s'enquière des raisons de cette présence inhabituelle. « Un personnel au sol a dit à un passager que les véhicules de police profitent de l'ombre et que leur présence n'avait rien à voir avec notre vol »¹.

¹ Déclaration de M. R.

Finalement l'embarquement des passagers se fait à partir de 16 heures 30, l'intervalle entre les deux navettes étant anormalement long, estimé entre vingt et quarante minutes.

2) Les passagers découvrent la présence au fond de l'avion de fonctionnaires de police ayant en charge des personnes non admises.

MM. R., C. et H. sont arrivés par la deuxième navette, les premiers passagers ayant déjà embarqué depuis vingt minutes.

MM. R. et C. sont envoyés au Mali par une association humanitaire et sont assis l'un à côté de l'autre, vers le milieu de l'avion. M. H. s'y rend à des fins professionnelles. Son siège est situé aux deux tiers de l'appareil, près des voies latérales de sortie.

a) Déclaration de M. R.

« Quand j'ai gagné ma place, [...] j'ai entendu des cris venant du fond de l'avion. Un groupe de passagers se tenait debout. J'ai vu des personnes non admises encadrées par des policiers en civil portant un brassard de police. Le personnel de bord paraissait dépassé par les incidents. Les policiers n'expliquaient rien. J'ai dit à un agent de la compagnie que je refusais de voyager dans des conditions pareilles. La tension montait. [...] Au bout d'une demi-heure environ, une personne portant la veste jaune d'une société de service de l'aéroport a remonté l'allée en demandant aux passagers de rester calmes. Mais son intervention a plutôt agacé les passagers qu'elle ne les a calmés ».

b) Déclarations de M. C.

« L'ambiance était devenue un peu tendue à cause de ce retard. [...] Il y avait un véritable filtrage à l'entrée de l'appareil. [...] Quand je suis entré dans l'avion, j'ai entendu crier. J'ai vu au fond de l'appareil une femme hurler en bambara et à côté d'elle un jeune homme qui criait et crachait. Ils étaient penchés vers l'avant comme s'ils étaient entravés au niveau des jambes et qu'ils étaient menottés. [...] Devant ces personnes se tenait un groupe de passagers qui ne voulaient pas s'asseoir. Les hôtesses ne parvenaient pas à faire asseoir les passagers. J'ai remarqué un fonctionnaire de police qui paraissait être un officier qui remontait l'allée en disant aux passagers de s'asseoir et en ajoutant calmement "entrave au fonctionnement d'aéronef". Il me paraissait impossible de

voyager comme cela. La tension était insupportable. J'étais debout à ma place ; je discutais avec d'autres passagers et des membres de l'équipage ».

c) Déclarations de M. H.

« J'ai gagné ma place. [...] J'ai vu au fond de l'appareil plusieurs personnes qui devaient être entravées car on ne les voyait pas bouger les bras. Deux d'entre elles criaient et crachaient. [...] Un groupe d'une vingtaine de personnes en majorité africaines se tenait debout dans l'allée centrale faisant écran entre moi-même et les personnes non admises et leur escorte. Je me suis donc approché pour voir ce qui se passait au fond de l'appareil. [...] J'ai parlé à un steward pour lui demander ce qu'il pensait de la situation. Je lui ai indiqué qu'à mon avis ces conditions de vol n'étaient pas acceptables tant pour les passagers que pour le personnel navigant. [...] La sécurité ne me paraissait pas assurée, à la fois pour les personnes non admises si elles restaient entravées au moment du décollage et pour l'ensemble des passagers et du personnel. Le steward m'a répondu que la situation se calmerait après le décollage. [...] J'ai parlé à d'autres passagers qui me demandaient ce que je voyais. En fait, un débat général s'est engagé dans l'avion. L'opinion générale était que les personnes non admises et leur escorte devaient débarquer ».

3) Le commandant de bord est conduit à demander aux forces de police de redescendre

M. C. déclare : « au bout d'environ trois quarts d'heure, nous avons entendu un message du commandant de bord qui indiquait qu'il n'était pas possible de décoller dans ces conditions et qu'il demandait aux forces de police d'annuler la mesure de reconduite et de redescendre. À ce moment-là, je me suis assis à ma place. Nous avons entendu des cris et des passagers disaient : "ça tape ! ça tape !" . Mon camarade est allé vers l'arrière et il a pris une photo au flash en tenant l'appareil à bout de bras. Il est revenu s'asseoir à sa place à côté de moi ».

M. R. déclare : « [...] le commandant de bord a indiqué que la mesure de reconduite était annulée et qu'il demandait à l'escorte de redescendre avec les personnes non admises et il a invité les passagers à regagner leurs sièges. Les forces de l'ordre n'ont pas bougé. [...] Il y a eu un mouvement de foule vers le fond et j'ai entendu dire : "ça frappe, ça frappe". Je suis allé voir ce qui se passait. Comme cinq ou six passagers

faisaient écran, j'ai levé mon appareil à bout de bras et je l'ai déclenché. L'un des policiers m'a désigné [...] ».

M. H. déclare : « [...] à un moment j'ai entendu un cri et l'un des passagers m'a dit qu'une des personnes non admises avait été frappée par un membre de l'escorte. [...] Le commandant de bord a annoncé qu'il avait demandé aux forces de l'ordre de débarquer avec les personnes non admises. Je suis retourné à ma place ».

B – L'équipage

Deux équipages avec leur commandant respectif sont à bord, soit quatorze membres du personnel de la compagnie. Le commandant L. assure le vol jusqu'à Marrakech, le commandant J. « commandant en mise en place » doit effectuer avec son équipage la liaison Marrakech – Bamako.

a) Témoignage du commandant de bord

Dans la chronologie qu'il a établie le 15 juin 2003 et qui figure dans la procédure, le commandant de bord L., rendant compte des faits qui l'ont conduit à décider le débarquement des passagers, indique : « [...] nous embarquons en premier quatre personnes non admises avec leur escorte policière. Tout se passe normalement. Puis arrivent les passagers (plus d'une centaine) en forte majorité malienne. C'est à partir de ce moment que les troubles commencent. [...] Après plusieurs appels au calme sans résultat, je demande au commissaire de police responsable de débarquer les personnes non admises. Celui-ci refuse prétextant que les auteurs de troubles sont parmi les passagers. La situation s'envenime et je réitère ma demande de débarquer les personnes non admises. Nouveau refus du commissaire, qui finalement accepte, à condition de débarquer les passagers auteurs de troubles. Je m'y oppose et la situation reste bloquée. Devant l'anarchie de plus en plus préoccupante qui règne à bord, je décide de débarquer tous les occupants de l'avion ».

b) Déclarations de membres du personnel navigant commercial

Un membre du personnel navigant, M. L., se trouvait en poste à la porte 3 de l'appareil, zone tampon entre les passagers et les personnes non admises accompagnées de l'escorte. Un autre, M. K, se tenait à la hauteur de l'escorte, au fond de l'avion. Tous deux décrivent un état d'ex-

citation et de tension dû aux cris de deux des personnes non admises : interpellations angoissées et agressives des passagers, pleurs d'enfants, confusion évoluant vers un état de crise générale.

M. K., précisant que deux ou trois rangées avaient été laissées inoccupées devant les reconduits, a déclaré : « j'ai vu une personne en civil, qui accompagnait l'escorte gifler un reconduit ; j'ai aussitôt demandé par l'interphone d'informer le copilote. [...] L'embarquement des passagers a commencé [...] un groupe d'une quinzaine de personnes s'est formé au niveau de la porte 3. Ce groupe manifestait une agressivité verbale, notamment à notre égard. [...] La situation à l'arrière ne s'est pas calmée. [...] À un moment, j'ai entendu l'annonce du copilote, M. J., qui indiquait que les personnes reconduites et leur escorte allaient débarquer et qui demandait aux passagers de regagner leur siège. [...] Les fonctionnaires de police de l'escorte ont commencé à dégager les personnes reconduites de leur siège [...] J'ai vu le flash d'un appareil photo, [...] des renforts de police sont montés à bord. De ma position, je n'ai pas vu ou entendu porter de coups ».

Le premier membre du personnel, M. L., a exposé : « un passager qui me paraissait être un Malien [...] m'a déclaré : "c'est donc cela votre problème technique !" et il a remonté l'allée centrale très mécontent en expliquant aux passagers que la présence de personnes non admises était inacceptable et plus tard qu'ils ne devaient pas accepter de partir dans ces conditions. [...] D'assez nombreux passagers ont refusé alors de s'asseoir et se sont regroupés à hauteur de la porte 3 où je me trouvais. [...] Assez rapidement les deux tiers des passagers environ se sont mis debout dans l'allée centrale. [...] J'ai appelé la chef de cabine qui m'a dit d'attendre pour lui permettre de rendre compte ; mais il ne s'est rien passé. [...] J'ai rappelé la chef de cabine qui m'a répondu qu'il n'y avait pas de réactions de l'avant. [...] Les plus virulents des passagers se trouvaient derrière moi, entre la porte 3 et l'avant de l'appareil. [...] À un certain moment, un des escorteurs a eu un geste : je l'ai vu donner une claque derrière la tête à l'escorté, [...] aussitôt après j'ai vu un ou deux flash. Il y a eu ensuite une annonce : les reconduits allaient descendre. Les renforts de police étaient déjà dans le *galley* arrière ».

Interrogé par la Commission, M. L. a précisé : « je n'ai pas vu l'interpellation des trois passagers européens dont vous me parlez. Je n'ai pas vu sur ce vol de meneurs européens. Après les procédures d'usage, l'é-

quipage est redescendu. Il a ultérieurement refusé de repartir sur ce vol. Nous étions en effet nerveusement épuisés par les événements de la journée ». Il a ajouté : « mon témoignage n'a été sollicité ni pour un compte rendu à la hiérarchie d'Air Méditerranée ni pour les besoins de l'enquête liée à la procédure judiciaire. À ma connaissance, il en a été de même pour mes collègues ».

La chef de cabine, en charge de la sécurité à bord, était près du poste de pilotage et en contact téléphonique constant avec ces deux membres du personnel navigant. Elle a exposé que « certains passagers avaient peur à cause des cris et de l'agitation, d'autres s'indignaient en invoquant les droits de l'homme, d'autres enfin se disputaient sur la conduite à tenir devant cette situation ».

Elle dit qu'elle a demandé à deux reprises au commandant de bord de faire une annonce pour apaiser les passagers. « Mais aucune annonce n'a été faite. [...] La situation a empiré ».

Elle a précisé : « un fonctionnaire de police qui paraissait être en position d'autorité a assisté à l'ensemble de la situation. À un certain moment le commandant de bord L. lui a demandé de faire débarquer les personnes non admises, ce fonctionnaire a refusé. [...] Comme la situation dégénérait encore, le commandant "en mise en place" a pris les choses en main. Il a passé une annonce : [...] il leur [aux passagers] a demandé de s'asseoir et leur a indiqué que les personnes non admises et leur escorte allaient descendre. [...] Quelques minutes après [...] d'autres renforts de police sont montés à bord ».

Répondant à la Commission sur l'interpellation de certains passagers, elle a déclaré : « j'ai vu des fonctionnaires de police interpellés cinq passagers européens. [...] Je n'ai pas bien compris pourquoi ces cinq passagers étaient interpellés. J'en ai fait part à un fonctionnaire de police, la seule femme du groupe ». La chef de cabine a précisé qu'elle a rédigé un rapport sur ces incidents à la direction d'Air Méditerranée.

C – L'escorte

Elle a débuté à 9 heures 15 par un contact des fonctionnaires à la ZAPI avec quatre personnes non admises. Elle s'est achevée à 17 heures 45, heure du débarquement de l'escorte et de six personnes non admises.

L'embarquement de l'escorte et la situation à bord de l'avion ont été supervisés par le commandant de police de la PAF.

Le commandant Y. L. a confirmé à la Commission que « la composition initiale du groupe à reconduire a été modifiée au pied de l'appareil ». Il a expliqué : « [...] nous nous sommes aperçus que deux autres non admis, M^{me} K. et M. S., étaient parvenus en fin de zone d'attente et devaient donc être réembarqués [...]. Les deux personnes non admises dont ils prenaient la place devaient être reconduites par le même vol avec le statut de reconduits non accompagnés. [...] Je souligne que la longue attente qu'ont dû subir les passagers, les reconduits et l'escorte n'est en rien imputable à la PAF mais l'est plutôt à la faillite de la compagnie. La compagnie ne nous a jamais donné d'heure de départ. [...] Nous avons alors décidé d'attendre dans les fourgons à proximité de la salle d'embarquement ».

Pour expliquer que les personnes non admises soient restés menottées et entravées dans les fourgons, du départ de la ZAPI vers 10 heures environ jusqu'à l'embarquement qui s'est fait vers 16 heures 15, le commandant Y. L. a fait valoir la nécessité « de se tenir prêts », car « l'embarquement pouvait être lancé à tout moment ». À sa connaissance, « ni les fonctionnaires de police ni les personnes non admises n'ont reçu [de] collation », qu'il incombait selon lui à la compagnie de fournir.

Concernant le traitement des personnes non admises dans l'avion, il déclare : « j'affirme qu'aucun coup n'a été porté », propos confirmé par le sous-brigadier de l'escorte entendu par la Commission.

Interrogé sur l'évolution de la situation à bord de l'appareil de 16 heures 40 environ à 17 heures 45, le commandant Y. L. déclare ne pas avoir entendu d'annonce du commandant de bord demandant le débarquement de l'escorte. Il fait état d'échanges répétés avec le commandant de bord « qui a fini par me demander de faire débarquer l'escorte. [...] Je lui ai répondu que c'était hors de question si la compagnie ne demandait pas à trois passagers qui s'en prenaient verbalement à l'escorte de débarquer eux aussi ».

Le commandant Y. L. expose qu'il a alors demandé du renfort. « Quelques minutes après l'arrivée de la CIP, le commandant de bord a décidé de faire débarquer l'ensemble des passagers et l'escorte. [...] Les personnes que le chef d'escorte a désignées comme s'en étant pris verba-

lement à l'escorte et ayant cherché à ameuter les passagers ont été conduites par la CIP aux fourgons [...] ».

Les procès-verbaux des escorteurs indiquent que trois passagers se sont signalés par leur comportement « plus virulent » que celui des autres passagers, que ces personnes ne se sont pas adressés aux escorteurs, « ils s'adressaient aux passagers », « l'un avec l'appareil photo ayant dit : "qu'est-ce que vous attendez pour vous soulever et les faire descendre", celui qui était le plus âgé disait qu'il n'a pas payé son billet pour entendre les cris et que la police devait descendre pour que l'avion décolle et le troisième : "Allez on descend tous et on va faire une émeute sur la piste" ». Figure dans ces procès-verbaux une description vestimentaire très précise des trois passagers, incluant notamment « des baskets claires », « des chaussures marron ».

D – L'intervention des fonctionnaires de la CIP

Sept fonctionnaires de la CIP, appelés par la salle de commandement vers 17 heures 30, ont interpellé MM. H., R. et C.

1) Déclarations des trois passagers

a) M. H. : « des renforts de police sont arrivés par l'arrière et ont remonté l'allée centrale en demandant aux passagers de s'asseoir. J'ai demandé à un gradé pour quelle raison après l'annonce du commandant de bord les personnes non admises et leur escorte ne débarquaient pas. Il ne m'a pas répondu m'invitant à m'asseoir. Comme je renouvelais ma demande, il a indiqué à un de ses subordonnés : "celui-là, vous le débarquez". [...] J'ai quitté l'appareil sans opposer la moindre résistance. [...] J'ai été menotté dans le dos pour entrer dans le fourgon. J'ai retrouvé deux jeunes passagers que j'avais vus dans l'appareil. Nous avons demandé des explications. L'un des fonctionnaires [...] a commencé à sortir sa matraque en disant : "Plus vous parlez, plus vous nous plaisez" ».

Quatre autres passagers, trois Africains et un Français sont conduits vers le fourgon. M. H. raconte : « l'une de ces quatre personnes d'origine africaine argumentait avec les forces de police. J'ai entendu l'un des fonctionnaires qui étaient dans le fourgon dire : "celle-là, si on peut la coincer dans un coin, on lui fera fermer sa gueule". Un responsable a fait redescendre ces quatre passagers. Nous sommes restés seuls tous les

trois. [...] Au poste de police, nous avons subi une fouille à corps. [...] Une mesure de garde à vue nous a été signifiée. Le motif de cette garde à vue ne nous a pas été indiqué à ce moment-là ».

b) M. R. : « deux membres de la compagnie d'intervention qui étaient montés par l'arrière, après l'épisode de la photo, sont venus directement à notre rangée et l'un deux m'a dit "vous êtes en état d'arrestation". M. C. a esquissé un geste d'énervement. L'un des policiers a commencé à sortir sa matraque. Nous avons donc suivi les deux policiers, M. C. marchant devant moi. [...] Je disais aux passagers qui nous regardaient : "suyez-vous, soyez solidaires". [...] Nous avons été conduits dans un fourgon. M. C. s'est fait balayer violemment. Il est tombé sur le sol du fourgon. [...] M. C. a posé des questions. L'un des policiers, que les autres appelaient Sébastien, nous a insultés : "vous n'êtes que des merdes, des petites merdes". Pendant ce temps, tous les passagers étaient descendus. Plusieurs protestaient, [...] notamment une femme. Sébastien a dit : "j'irais bien lui claquer la gueule" ».

Conduit dans un bâtiment de la PAF, M. R. a été interrogé, menotté. Il déclare qu'à un moment, un fonctionnaire de police est venu « examiner notre tenue vestimentaire, notant la couleur de mon bonnet et le reste des vêtements ». Il a déclaré aussi : « je précise que je n'ai pas fait attention en signant le procès-verbal à une déclaration qui m'est prêtée : "je reconnais les délits qui me sont reprochés". En réalité : j'ai seulement reconnu avoir pris des photos dans l'avion ».

c) M. C. : « ils sont venus directement à notre rangée. L'un de ces fonctionnaires m'a dit : "vous êtes en état d'arrestation". J'ai demandé une explication. Il m'a repoussé. J'ai tendu le bras pour me rattraper et il m'a dit : "essaie et je t'éclate la tête". Il m'a menotté les bras dans le dos à ma place dans l'appareil puis il m'a fait remonter l'allée centrale et sortir de l'avion en tenant une main sur la chaînette des menottes et l'autre appuyée sur la nuque. J'ai été conduit jusqu'à un fourgon de police. [...] J'ai été balayé par un grand coup dans les tibias alors que je me tenais debout dans le fourgon, j'ai été projeté à terre, je me suis relevé, j'ai été empoigné et plaqué au sol par le même fonctionnaire de police que ses collègues appelaient Sébastien. J'ai été rejoint par mon ami M. R. qui a été lui aussi plaqué au sol, puis par M. H. ».

M. C. a aussi indiqué : « [...] nous avons vu le débarquement des personnes reconduites qui étaient portées au bas de la passerelle et ensuite traînées par terre jusqu'à un fourgon ».

2) Déclarations des fonctionnaires de la CIP

Les auditions des fonctionnaires de police de la CIP ont été marquées par une difficulté collective à reconstituer la place, le rôle joué par chacun lors de cette mission de renfort. Cependant les éléments suivants peuvent être retenus :

a) Il y a consensus sur les motifs de l'intervention : un appel de la station directrice « pour une émeute à bord ».

Le gardien de la paix Mo. qui « tenait la main courante informatique de la compagnie » a déclaré : « la situation que nous avons trouvée à bord n'était pas vraiment une émeute mais plutôt un chahut avec beaucoup d'agitation et de personnes debout dans l'allée centrale ».

b) Les fonctionnaires se sont mis « en barrage » pour permettre la descente des escorteurs et des reconduits.

c) Le chef d'escorte, à la demande du commandant Y. L., a désigné « les personnes à l'origine des incidents ».

d) Le gardien de la paix Mo. se souvient avoir interpellé, à la demande du commandant Y. L., avec un collègue « un passager qui avait pris une photo » (il s'agit de Monsieur R.). Il a précisé : « ce passager n'a pas obéi immédiatement, en disant aux passagers : "suivez-nous, soyez solidaires". Il indique l'avoir menotté une fois rendu sur la passerelle. Il nie tout acte de violence et toute insulte à l'encontre de ce passager dans le fourgon.

e) Les autres fonctionnaires déclarent avoir été occupés à organiser « un cordon pour guider les passagers jusqu'au bus » ou disent avoir fait « des allers et retours entre le fourgon, la passerelle et mon chef de brigade ». Hormis le gardien Mo. qui déclare ne pas avoir plaqué R. au sol., les autres fonctionnaires nient s'être trouvés sur les lieux au moment de la montée dans le fourgon des trois premiers passagers interpellés (MM. H. R. et C.) et notamment de celle de M. C. qui a été « balayé » violemment.

f) À la Commission qui faisait état auprès de ces fonctionnaires de la forte probabilité qu'ils se soient trouvés, à un moment ou à un autre, dans le fourgon avec les interpellés MM. H., R. et C., il a été indiqué que la situation était alors « normale », « calme ».

E – Suite de la procédure

Après avoir été entendu sur leur état civil et que leur ait été notifiée leur garde à vue, MM. H., R. et C. sont mis chacun dans une cellule déjà occupées par plusieurs personnes. M. C. est « maintenu en slip pendant plusieurs heures ». Ils ne reçoivent ni boisson ni repas. Le lendemain matin, M. H., à sa demande, faisant valoir une raison médicale, reçoit une demi-cuillerée de sucre en poudre.

À l'issue de leur garde à vue, ils sont présentés au tribunal de grande instance de Bobigny et poursuivis pour « entrave volontaire à la navigation ou à la circulation d'aéronef ». Ils sont jugés le 23 juin 2003 et condamnés avec dispense de peine en application des dispositions de l'article 132-59 du Code pénal.

► AVIS

A – Sur l'organisation, la conduite et la supervision de l'escorte du 17 avril

Il ressort de ce dossier que l'escorte du 17 avril n'a pas été menée selon la procédure mise en place par la PAF pour l'organisation de ces missions.

En effet les éléments suivants ont été relevés :

– L'escorte composée de huit fonctionnaires de police avait été préparée pour la prise en charge de quatre personnes non admises, personnes qui se sont montrées calmes.

La Commission dans d'autres dossiers dont elle a été saisie a entendu des responsables de la PAF souligner, à la suite d'expériences difficiles, la nécessité d'adjoindre à la préparation administrative et technique de l'escorte une prise de contact minimum, un échange plus humain

entre les fonctionnaires de police et les personnes non admises dans les heures précédant les reconduites.

– Deux personnes sont rajoutées au dernier moment et substituées à deux autres pour être maintenues en zone d'attente. Les deux personnes désentravées ont embarqué comme des « reconduits non accompagnés » qui pouvaient être, en cas d'opposition à la reconduite, présentées à un prochain réembarquement.

– Le chef d'escorte, rendant compte des faits qui ont amené le débarquement de l'escorte, indique que les deux personnes non admises qui ont manifesté violemment leur refus de la mesure de reconduite sont celles qui ont été « rajoutées » au dernier moment.

– Il est établi par ailleurs que dès 11 heures la PAF a été informée du report du vol de plusieurs heures. Le responsable de la police aux frontières (le commandant Y. L.) assure que la compagnie n'a jamais indiqué d'heure de départ et qu'il était donc nécessaire de maintenir les personnes non admises entravées dans le fourgon tant que l'heure d'embarquement resterait indéterminée. Les passagers entendus ont pour leur part déclaré avoir été informés dès 13 heures que l'embarquement aurait lieu plus de trois heures plus tard. De plus, il ressort du rapport du chef d'escorte que la PAF a eu connaissance avant midi d'un nouvel horaire d'embarquement fixé à 16 heures 30 qui a amené le fourgon à quitter le tarmac pour se positionner près du terminal T3.

La Commission retient que dans ce dossier, la direction de la PAF a privilégié l'exécution de la mesure de reconduite concernant deux personnes qui avaient été maintenues en zone d'attente durant la totalité du délai maximum autorisé par l'article 35^{quater} de l'ordonnance du 2 novembre 1945, dans un contexte marqué par une attente de plusieurs heures avant l'embarquement, avec les effets prévisibles sur des personnes éprouvées, des fonctionnaires de police tendus, sur les personnels de la compagnie aérienne, et la majorité des passagers fatigués et mécontents. Elle considère que l'attitude du commandant de police révèle une absence de respect pour la personne des reconduits et de considération pour la tâche difficile des escorteurs ; elle pourrait révéler aussi un manque d'expérience problématique à ce niveau de responsabilité.

B – Sur la « négociation » avec le commandant de bord

La Commission considère qu'on ne saurait, dans ce dossier, mettre en cause l'attitude et le comportement des deux commandants de bord présents ni ceux des membres du personnel navigant qui ont tenté, en vain, de faire entendre au représentant de la PAF présent sur les lieux le risque d'insécurité qui résultait de l'état de confusion et de désordre à bord de l'appareil. Ils se sont efforcés de renseigner et calmer les passagers alarmés, n'y sont pas parvenus, et ont laissé un temps suffisant au commandant Y. L. pour apprécier la situation créée par les cris et l'agitation extrême des personnes non admises, les tensions grandissantes autour de l'escorte, et prendre la décision qui s'imposait : le report de cette mission.

La Commission estime justifiée, dans ce dossier, la demande ferme du commandant de bord de faire débarquer les fonctionnaires et les personnes non admises.

Des auditions des membres du personnel navigant, il ressort que le mécontentement général et l'agitation des passagers ont augmenté après que l'annonce du commandant de bord que l'escorte allait descendre n'a pas été suivie du débarquement effectif de l'escorte et des personnes non admises.

C'est le rapport de force institué et maintenu au-delà des limites du raisonnable par le commandant de police sur le poste de pilotage qui est à l'origine de la dégradation de la situation, de la montée de l'agressivité verbale entre les passagers et l'équipage, les escorteurs et les personnes non admises, les passagers et les fonctionnaires de police.

C – Sur le traitement des personnes reconduites par les forces de police

La Commission retient que lors de cette escorte, des personnes reconduites sont restées menottées et entravées, gardées dans un fourgon de 10 heures environ à 16 heures 30, sans recevoir une collation puis installées à bord de l'appareil et maintenues plus d'une heure dans cet état jusqu'à 17 heures 45, heure du débarquement de l'escorte.

Elle entend aussi que les fonctionnaires de police se soient trouvés en grande difficulté de devoir démenotter et désentraver deux des reconduits qui ne leur avaient pas posé de problèmes pour prendre en charge,

de façon précipitée, K. F. et S. J. dont il ressort qu'ils avaient déjà manifesté un comportement problématique.

La Commission considère que le traitement que les forces de police ont fait subir le 17 avril aux personnes non admises, personnes qui étaient sous leur responsabilité, a été contraire au devoir général de « respect absolu des personnes » qu'impose le Code de déontologie de la police nationale. Les éléments qu'elle a réunis établissent que des coups ont été portés dans l'appareil. Elle souligne que frapper des personnes menottées et entravées, quels que soient le degré de violence et la gravité du préjudice physique, constitue toujours une atteinte à la dignité de ces personnes et un manquement à la déontologie de la part de fonctionnaires de police.

La Commission estime qu'il a été fait preuve de la part du commandant de police Y. L. d'une volonté irresponsable de maintenir l'escorte alors même que la sécurité de tous les acteurs était clairement menacée.

Elle estime préjudiciable tant pour la dignité des personnes que pour l'image du policier, le fait que des fonctionnaires de police aient été mis en situation de rester enfermés avec des personnes entravées dans les fourgons de 10 heures environ à 16 heures 30, se relayant, semble-t-il, pour prendre l'air de temps à autre, ne recevant ni boisson, ni nourriture.

D – Sur l'interpellation de trois passagers, leur conduite au poste de police et leur garde à vue

a) Conformément à l'article 8 de la loi du 6 juin 2000, il n'appartient pas à la Commission de remettre en cause le bien-fondé de la décision juridictionnelle qui a reconnu la culpabilité de trois passagers tout en les dispensant de peine. Au vu des témoignages recueillis auprès du personnel navigant, d'ailleurs non entendu lors de l'enquête de police, la Commission constate que le choix de ces trois personnes a été opéré parmi d'autres manifestant leur réprobation, alors que rien n'a été fait pour calmer les esprits et prendre les mesures opportunes rapidement.

b) La Commission considère dans ce dossier que le menottage dans l'avion de Monsieur C. ne semble ni justifié, ni judicieux, étant donné l'état de crise à bord de l'avion. La Commission n'a pu établir quel fonctionnaire avait interpellé et conduit Monsieur C. ni tenu des propos insultants.

tants injustifiés. Elle retient les déclarations de Monsieur C. sur sa montée dans le fourgon, accompagnée d'un balayage violent qui l'a mis au sol ; ce récit ayant été confirmé par le témoignage d'un membre du personnel navigant.

c) La Commission constate que les témoignages des membres du personnel navigant ne concordent pas avec les déclarations des policiers quant à l'action ou le comportement préjudiciable d'individus en particulier dans la situation de désordre générale qui a régné à bord de 16 heures 30 à 17 heures 45.

d) Les conditions matérielles de la garde à vue (maintien d'une des personnes interpellées en sous-vêtements pendant plusieurs heures) ont été contraires à l'impératif de dignité de la personne gardée à vue rappelée par la circulaire du ministre de l'Intérieur du 11 mars 2003.

► RECOMMANDATIONS

1) La Commission demande qu'une enquête administrative soit menée sur la situation et le traitement des personnes non admises qui ont fait l'objet d'une tentative d'éloignement le 17 avril 2003 depuis leur prise en charge à la zone d'attente à 9 heures 10 jusqu'à l'interruption de l'opération de reconduite vers 17 heures 45, et ce pour rechercher si des faits – et notamment une carence du commandement – de nature à entraîner des poursuites disciplinaires peuvent être relevés.

2) À la lumière des constatations faites sur place dans la présente saisine et dans différents dossiers précédemment examinés, notamment sur l'interpellation de personnes mineures de nationalités libérienne et chinoise², la Commission recommande l'ouverture d'une enquête sur les conditions matérielles de détention dans les cellules des postes de police de la PAF, dans les terminaux et au GIRE.

3) La Commission recommande que soient améliorées de façon significative les conditions de travail des fonctionnaires de police de la PAF. Actuellement, l'insuffisance d'équipement des locaux, en particulier

² Avis du 4 septembre et du 14 octobre 2003, saisines n° 2003-30 et n° 2003-25.

sur le plan sanitaire, crée des conditions de vie très difficiles pour les fonctionnaires, qui sont souvent à l'origine de vives tensions.

4) La Commission recommande de ne pas ajouter au dernier moment des personnes à reconduire et qui n'ont pas été préparées, ce qui peut être à l'origine, comme ici, de protestations perturbant les conditions d'embarquement et de vol.

Adopté le 9 janvier 2004

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.