

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 100 (1974)  
**Heft:** 11: Pro aqua + Pro vita, Bâle 11-15 juin 1974

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

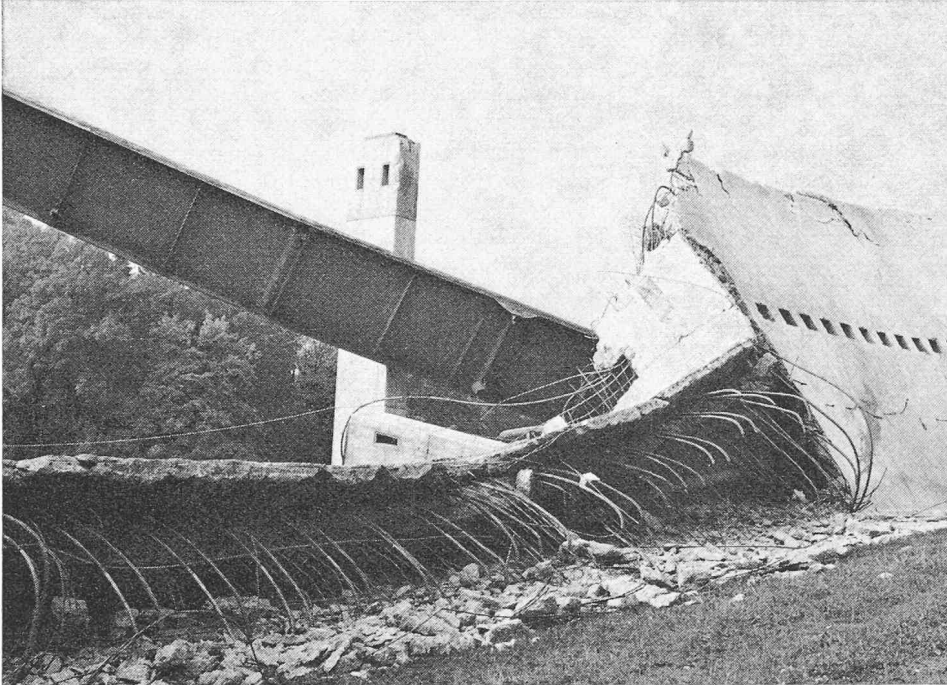
### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Editorial



### Après trois inculpations

Par un communiqué publié le dimanche 31 mars dernier à 17 heures, nous avons appris que le juge d'instruction chargé de l'enquête sur l'effondrement du viaduc de Valangin avait prononcé trois inculpations, dont celle de l'ingénieur responsable du projet, et n'en excluait pas d'autres. Entre un reportage sportif et une chronique religieuse, l'auditeur de la radio aura pu se croire un expert en écoutant comment le juge d'instruction se représente les causes de cet accident sur la base de l'expertise technique. Il aura entendu des noms, qui pour lui seront ceux des coupables. Il n'est pas dans notre propos de nous prononcer sur les responsabilités, ni de nous exprimer sur la façon dont l'enquête a été menée. En revanche, ce cas met en évidence plusieurs problèmes d'ordre plus général, auxquels les auteurs de projets et les responsables de leur réalisation ne sauraient être indifférents, nul n'étant à l'abri d'erreurs, dont la conséquence est à la mesure des responsabilités endossées lors de la construction d'un ouvrage d'art.

#### *Information à tout prix ?*

Le fait que des hommes aient été blessés, l'étendue des dégâts et le rôle que le viaduc de Valangin doit jouer dans le réseau routier neuchâtelois exigent certes que le public soit informé du cours de l'enquête et que les responsabilités soient clairement et publiquement établies. Dans les milieux professionnels, cet accident a suscité de nombreuses discussions, allant même jusqu'à mettre parfois en cause le principe des ponts mixtes pour certaines applications. Nous avons été sollicités de traiter ce cas dans nos colonnes, ce qu'il ne nous était pas possible de faire sans préjuger des

conclusions de l'enquête. On ne peut guère dire que ce besoin légitime d'information ait été comblé par le communiqué du 31 mars. La publicité donnée au nom des trois inculpés avant que l'enquête soit terminée pèsera certainement lourd dans leur avenir professionnel. Disons-le nettement : l'information donnée à ce stade et de façon implicitement incomplète — on laisse entendre que d'autres inculpations pourraient être prononcées — est plus néfaste qu'utile. Elle est certainement liée à la procédure en vigueur, que nous comparerons à celle employée dans un domaine où les intérêts en jeu sont semblables et où la complexité des problèmes techniques ne le cède en rien à celle des grands ouvrages d'art du génie civil, nous voulons parler de l'aviation.

#### *Procédures d'enquêtes lors d'accidents d'avions*

Lors des accidents d'avions, spécialement ceux frappant l'aviation commerciale, le public est intéressé à une information complète sur les résultats des enquêtes, aussi bien en qualité de clients éventuels que par les risques courus au sol en cas de catastrophe aérienne. De plus, la détermination la plus exacte possible des causes d'un accident est essentielle pour la prévention, puisqu'elle permettra souvent de prendre des mesures propres à éviter la répétition d'événements malheureux. La question des responsabilités intervient en troisième lieu, et nous verrons qu'elle a été séparée des deux premiers moteurs de l'enquête. La navigation aérienne étant du ressort de la Confédération, il était certainement plus facile de légiférer en la matière que pour des questions où intervient la souveraineté cantonale ou

communale. De plus, les enquêtes sur les accidents d'avion ont depuis longtemps fait l'objet de travaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), où les pays sont représentés à l'échelon gouvernemental. Toutefois, les considérations ayant conduit à la législation actuelle peuvent être retenues pour d'autres domaines et la procédure adoptée est bien plus satisfaisante que celle mentionnée pour le cas de Valangin, par exemple.

A la base, l'enquête technique est menée de façon indépendante de celle de la justice, son but étant d'établir les causes et les circonstances des accidents, éventuellement de formuler des recommandations dans le domaine de la prévention. Lors d'accidents frappant l'aviation commerciale, l'enquête est effectuée par un team d'experts, dont l'organisation est permanente, mais les membres sont des spécialistes actifs dans la pratique, auxquels on fait appel à temps partiel de cas en cas. La direction de l'enquête est toujours assurée par le Bureau fédéral d'enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs, organe permanent directement subordonné au chef du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie. Le rapport d'enquête préalable est déposé auprès de la Commission fédérale d'enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs. Seules les parties intéressées directement y ont accès. Dans le cas où un magistrat informateur a été désigné, il peut également prendre connaissance de ces dossiers mais doit savoir qu'ils n'ont pas un caractère définitif, puisque la Commission peut y apporter des compléments ou des modifications.

La Commission est composée de cinq membres, nommés ad personam par le Conseil fédéral sur la base de leurs compétences dans les domaines technique, scientifique, juridique, médical ou opérationnel. Après avoir étudié les dossiers de l'enquête préalable et selon les cas ordonné des compléments d'enquête ou fait une reconnaissance sur les lieux de l'accident, la Commission rédige un rapport final, établissant dans la mesure où les preuves ou les indices le permettent les causes et les circonstances de l'accident. Lorsqu'elle le juge bon, elle formule des recommandations propres à favoriser la prévention des accidents. *La législation régissant son activité lui interdit toute appréciation juridique des faits.* Le rapport final, remis au chef du Département, est ensuite publié. Pour des accidents de moindre importance, la procédure reste la même, l'enquête préalable étant alors menée par un seul enquêteur, habilité à demander des expertises pour des questions spéciales.

Les magistrats et les tribunaux appelés à traiter les questions pénales ou civiles liées aux accidents ont la possibilité de se fonder sur le rapport final de la Commission, mais devront élaborer eux-mêmes les considérants juridiques, au besoin en recourant à des experts pour éclairer leur lanterne si le rapport leur semble dépasser leur compétence technique.

L'expérience a montré qu'une telle façon de procéder, permettant d'entendre des témoins et des informateurs sans qu'ils soient menacés directement par le glaive de la justice, permet de mieux cerner les causes des accidents, l'enquête se déroulant dans une atmosphère neutre, moins menaçante pour les personnes concernées.

Pour les experts eux-mêmes, il est infiniment préférable de savoir que leurs conclusions n'auront pas de conséquences juridiques immédiates, ce qui les décharge ainsi d'une pression morale nuisible à leurs travaux.

Un élément important nous semble résider dans l'impossibilité d'une information prématurée, satisfaisant peut-être à un besoin de voir « rouler des têtes » mais n'apportant que peu d'éclaircissement sur les causes exactes d'un accident.

Comme la procédure décrite ci-dessus se déroule en deux phases, elle garantit un examen attentif et objectif, souvent sous des aspects nouveaux, des conclusions de l'enquête préalable, *avant* qu'elles ne soient livrées au public. Les parties intéressées ont ainsi la possibilité de formuler leurs remarques à temps, la Commission jugeant s'il y a lieu d'en tenir compte. Nous estimons cet élément particulièrement important lorsque l'avenir professionnel des intéressés est en jeu, comme cela est le cas pour Valangin. Même si le tribunal ne devait pas suivre les conclusions du juge d'instruction, il n'en resterait pas moins que le nom des inculpés aura été livré au public sur l'appréciation du seul juge d'instruction.

Il ne s'agit pas, répétons-le, de vouloir défendre ou accabler qui que ce soit, mais de constater que pour des cas parfaitement comparables — les accidents d'aviation — la législation accorde une importance bien plus grande à l'appréciation objective et prévient toute information qui ne soit pas basée sur la connaissance complète des faits, tout en assurant la publication d'un rapport final mûrement réfléchi.

#### *Et le génie civil ?*

L'intérêt de la communauté aussi bien que des milieux professionnels suggère de s'inspirer de solutions ayant fait leurs preuves dans des domaines voisins. Le public, formé des contribuables dont les impôts servent à payer les ouvrages d'art, a droit à une information complète et objective sur les causes d'accidents tels que celui de Valangin. Les milieux de la construction doivent savoir de la façon la plus précise possible ce qui s'est passé, aussi bien pour éviter de discréditer injustement une construction que pour être rendu attentifs à de possibles erreurs. Les personnes concernées, enfin, doivent avoir la garantie que leur point de vue aura été examiné en toute objectivité avant que leur nom soit éventuellement publié en relation avec des poursuites judiciaires. Sur ce dernier point, nous ne pensons pas que la procédure actuelle offre des garanties suffisantes.

La mise sur pied d'une législation tenant compte du caractère hautement technique du sujet n'est certes pas facile : les différents niveaux de compétence, le genre de relations à trouver entre les aspects techniques et judiciaires de l'enquête, voire la définition des incidents ou accidents soumis à une législation spéciale, autant de problèmes auxquels on peut proposer des solutions fort différentes. D'autre part, la fréquence d'événements pour lesquels se pose la question d'une procédure spéciale n'est heureusement pas très élevée. Cela ne doit toutefois pas faire douter de sa nécessité, ni des probabilités d'y parvenir.

Autant que les constatations que chacun aura pu faire dans le cas de Valangin, ce sont les expériences du soussigné dans son activité au sein de la Commission d'enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs qui nous ont poussés à soumettre à nos lecteurs l'idée d'une procédure d'enquête mieux adaptée à la complexité des problèmes du génie civil et propre à étudier plus objectivement les causes d'accident. Nous serions heureux de connaître l'avis de nos lecteurs à ce sujet et prêts à ouvrir une discussion objective dans le *Bulletin technique*. Il faut être conscient du préjudice moral que peuvent subir nos professions, bien sûr du fait des accidents eux-mêmes, mais aussi de la façon dont ils sont présentés à l'opinion publique par la presse et par la justice. La procédure d'enquête ne saurait donc nous être indifférente.

JEAN-PIERRE WEIBEL.