

TGI Fort de France

Ordonnance de non-lieu. Accident du vol WCW708. Compagnie West Caribbean.

Le 16 août 2005, un MD82 de la compagnie colombienne West Caribbean Airways s'abîmait dans la plaine de Machiques (Venezuela) avec à son bord 152 passagers de la Martinique et 8 membres d'équipage colombiens. Une instruction était ouverte le 18 août 2005 pour homicides involontaires.

J'interpelle ici Sébastien COLOMBET, Juge d'instruction au TGI Fort de France qui a ordonné un non-lieu.

« « Afin de justifier le non-lieu, vous décrivez dans votre ordonnance une compagnie presque parfaite et une administration de tutelle quasiment irréprochable. Vous écrivez en effet (page 73) que la compagnie West Caribbean avait « *un haut niveau de sécurité* » dû notamment au contrôle continu exercé par l'aéronautique civile. Ainsi, selon vous, il n'y a pas lieu de poursuivre ceux qui ont autorisé, organisé et réalisé le vol WCW708.

Pensez-vous que les passagers seraient montés à bord du MD82 le 16 août 2005 si on leur avait dit que l'état de crise financière dans lequel se trouvait la compagnie West Caribbean (WCA) avait engendré un environnement défavorable aux opérations aériennes (Dossier JIAAC-9-058-2005 page 118) ?

Pensez-vous que les passagers seraient montés à bord du MD82 le 16 août 2005 si on leur avait dit que la compagnie WCA avait déjà commis des infractions en ne respectant pas la limitation de masse maximum au décollage, en ne respectant pas les temps de repos réglementaires de ses pilotes, en négligeant la formation de son personnel sur les aspects réglementaires, en n'assurant pas la conformité de la documentation à bord de son avion (Dossier JIAAC-9-058-2005 page 116) ?

Pensez-vous que les passagers seraient montés à bord du MD82 le 16 août 2005 si on leur avait dit que, un mois avant, la compagnie WCA avait été menacée d'une suspension de ces activités ?

Pensez-vous que les passagers seraient montés à bord du MD82 le 16 août 2005 si on leur avait dit que le commandant de bord de leur vol présentait un niveau de stress et d'anxiété très élevé dû aux difficultés financières rencontrées par sa compagnie (Dossier JIAAC-9-058-2005 page 118), qu'il n'avait pas reçu son salaire depuis 6 mois (Dossier JIAAC-9-058-2005 page 95) et que compte tenu de cette situation d'instabilité salariale, il avait dû créer une entreprise familiale (bar-restaurant) afin de percevoir des revenus et que ses heures de repos en avaient été réduites (Dossier JIAAC-9-058-2005 page 109) ?

Non, s'ils avaient été prévenus de tout cela, les passagers ne seraient jamais montés à bord de cet avion et, pourtant, vous avez décidé de ne pas poursuivre la compagnie West Caribbean !

Dans votre ordonnance, vous écrivez que le CTA de la compagnie WCA a été suspendu en octobre 2005 par l'administration colombienne (page 76) notamment en raison de sa situation financière précaire. Où est le document, Règlement ou Loi, qui a provoqué cette suspension ? Il démontrera sans ambiguïté que ce CTA aurait dû être suspendu avant l'accident. Pourtant, vous avez décidé de ne pas poursuivre l'administration colombienne !

Le 23 juillet 1992, le Journal officiel des Communautés européennes publiait le Règlement N° 2407/92, en vigueur le 1 er janvier 1993, obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre, dans lequel on peut lire que, *en vue d'assurer des services fiables et adéquats, il convient de faire en sorte que les transporteurs aériens opèrent à tout moment selon des critères de sécurité*

élevés et de saine gestion économique. Page 75 de votre ordonnance, vous affirmez qu'au moment des faits, la situation financière de la compagnie aérienne demanderesse des droits de trafic *ne constituait pas un critère d'appréciation.* Or, la DGAC, qui a accordé les droits de trafic, ne pouvait ignorer, au vu de ce Règlement, que la situation financière précaire de la WCA ne lui permettait pas d'assurer des services fiables et adéquats. Pourtant, vous avez décidé de ne pas poursuivre cette administration.

Pour justifier l'autorisation de droit de trafic aérien accordée par la DGAC à la compagnie WCA, vous écrivez page 75 que la DAC Antilles/Guyane avait effectué 2 contrôles d'exploitation (SAFA) sur le MD82. Or, après l'accident du vol 604 (148 victimes) de la compagnie Flash Airlines le 3 janvier 2004, compagnie qui ne respectait pas la réglementation égyptienne pour, entre autres, la formation et le temps de travail des équipages, l'entretien des avions etc., le Ministre des Transports Gilles de Robien avait affirmé devant l'Assemblée nationale : « *Avec Dominique Bussereau, nous avons demandé à nos services d'étudier les conditions dans lesquelles les tour-opérateurs français pourraient mieux s'assurer du niveau de sécurité des compagnies auxquelles ils recourent. Cela me paraît particulièrement souhaitable en cas d'affrètement de compagnies non européennes, et, à cet égard, je considère qu'il faut envisager de dépasser les contrôles aléatoires SAFA* ». Pourtant vous n'avez pas relevé le non-respect de cet engagement dans votre ordonnance.

Dans le Manuel de Gestion de la Sécurité de l'OACI on peut lire en 10.2.4 : *Un mauvais état de la sécurité peut être révélé par des symptômes qui mettent en danger des éléments de l'organisation.* La mauvaise situation financière est un de ces symptômes.

Après l'accident du vol JKK5022 le 20 août 2008 au décollage de Madrid faisant 154 victimes, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne affirmaient à nouveau dans le Règlement 1008/2008 que *compte tenu de la corrélation possible entre la santé financière d'un transporteur aérien et la sécurité, il convient d'organiser un suivi plus rigoureux de la situation financière des transporteurs aériens.*

Lorsqu'une compagnie aérienne a des difficultés financières cela entraîne des effectifs réduits, peu ou pas de matériels, peu ou pas de pièces de rechange, des repos minimums, des conditions de travail précaires... Les avions sont en mauvais état, le climat social est instable car les conflits se multiplient, on fait des impasses techniques, on bidouille avec la réglementation, les services s'isolent peu à peu les uns des autres, la compagnie se fragilise, le personnel est fatigué, démotivé... c'est un milieu favorable à l'accident.

Aujourd'hui, tous les acteurs du transport aérien ont conscience que, pour garantir un bon niveau de sécurité, les compagnies aériennes doivent avoir une excellente situation financière mais nul ne les y contraint. Ainsi, en novembre 2013, lors du congrès annuel de l'Alfa-ACI, l'association des aéroports francophones, Patrick Gandil, directeur de la Direction générale de l'aviation civile, s'alarmait de l'état financier des compagnies aériennes françaises sans remettre en cause leur niveau de sécurité (Le blog finance 28 novembre 2013).

La Justice de notre pays avait l'occasion de stopper cette spirale négative. Vous auriez pu empêcher que d'autres drames de ce type ne se produisent. En ordonnant le non-lieu dans l'accident du vol WCW708 vous contribuez à la dégradation de la sécurité du transport aérien. » »

Henri Marnet-Cornus (ancien commandant de bord)

13/03/2017