

# Crashes aériens.

## Les familles et la justice

**11 septembre 1968.** Accident de la Caravelle Ajaccio-Nice de la compagnie Air France. Selon un nouveau témoin qui se déclare en 2011, c'est un missile infrarouge inerte qui aurait abattu la Caravelle F-BOHB faisant 95 victimes. La commission d'enquête avait conclu que l'accident avait pour cause un incendie dans la cabine dont elle n'avait pas pu déterminer l'origine. Le 26 septembre 1969, Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale avait adressé un courrier aux frères Paoli dans lequel il déclarait : *« je peux vous assurer qu'un missile français n'a pas pu être à l'origine de cette catastrophe »*. Cela fait 50 ans que les frères Paoli et les familles des victimes se battent pour connaître la vérité. Le secret défense qui bloque la procédure judiciaire sera-t-il levé ? *« S'ils refusent la requête du juge, ils se condamnent eux-mêmes »*, estime Mathieu Paoli, plein d'espoir. Avant d'insister : *« Nous ne réclamons ni procès, ni argent, mais juste la reconnaissance de la vérité. »*

**20 janvier 1992**, un Airbus d'Air Inter s'écrase sur le Mont Sainte Odile provoquant la mort de 87 personnes. Communiqué de presse du 7 septembre 2009 de l'association ECHO : *« À la veille de l'examen de notre pourvoi en cassation dans le cadre du crash du Mont Sainte-Odile du 20 Janvier 1992, l'association ECHO regroupant les familles de victimes rappelle qu'elle attend depuis bientôt 18 ans que la justice se prononce sur les responsabilités d'un drame qui a bouleversé la vie de 96 familles, rappelle qu'un procès de première instance s'est tenu au printemps 2006, lequel a permis de clarifier les causes de ce crash et les responsabilités, conduisant le Parquet à requérir des sanctions à l'encontre des prévenus mais ces réquisitions n'ont pas été suivies par le Tribunal, rappelle qu'un procès en appel s'est tenu à l'automne 2007, lequel a conduit le Parquet à requérir des sanctions à l'encontre des prévenus mais, à nouveau, ces réquisitions n'ont pas été suivies par la Cour, espère que cette instance ultime dira le droit, afin que justice soit enfin rendue aux victimes, en cette année où de nombreuses familles sont anéanties par des drames semblables au nôtre. »*

Le 7 mars 2011, les familles ont été déboutées...

**30 juillet 1998**, crash de la compagnie Proteus Airlines. Témoignage de Daniel MOUNIER en 2005. *« Il y a sept ans, la vie de mon frère a été brisée par le crash de la compagnie française Proteus Airlines à Quiberon. /.../ Nous pensions que les coupables allaient être poursuivis. Au lieu de cela, nous sommes tombés sur une juge d'instruction agressive à l'encontre des familles de victimes et totalement irrespectueuse vis à vis de leur douleur, annonçant dès le départ que l'affaire se solderait de toutes façons par un non lieu. Quant au procureur de la Cour d'Appel de Rennes, il n'a jamais accepté de nous recevoir...Lors des premières réunions de notre association de défense, nous avons été mis sous surveillance par la DST et les Renseignements Généraux. Lorsque nous avons été convoqués chez l'assureur AXA avec mon frère, nous avons été fouillés comme des délinquants par des policiers en civil. La succession de non lieux protecteurs, l'absence de procès dans toutes les catastrophes collectives impliquant des intérêts politiques et financiers, sont ressentis comme une véritable insulte pour les familles de victimes.*

Non-lieu

**25 juillet 2000**, crash du Concorde. L'instruction a démontré que les acteurs de la sécurité, en présence de la répétition des éclatements de pneumatiques, ont seulement tenté d'apporter des réponses pour limiter ce risque, mais sans y parvenir. De ce fait, des projections de morceaux de pneus et d'autres matières sur les parties sensibles du Concorde ont continué à se produire sans qu'aucune mesure suffisante n'ait été prise pour empêcher des fuites de carburant, des déclenchements d'incendie ou des pertes de puissance des réacteurs. Depuis l'accident du Concorde en 1979 à Washington, tous les responsables de l'exploitation, du retour d'expérience, du suivi et du maintien de la navigabilité de cet avion savaient que 2 nécessités s'imposaient : soit le renforcement de la voilure notamment à l'intrados, soit l'arrêt des vols. Pour des raisons techniques et financières, la première a été abandonnée. Pour le prestige de la France, la seconde ne pouvait être envisagée. Dans son Arrêt rendu le 29 novembre 2012, la Cour d'Appel a constaté

- Que le BEA n'a pas respecté de Code de l'aviation civile pendant le déroulement de l'enquête technique
- Que le BEA n'avait émis aucune recommandation après 1981 malgré les nombreux accidents et incidents graves qui ont eu lieu
- Que l'enquête technique du BEA relative à l'accident de Washington en 1979 avait été menée dans un contexte de pression politique
- Que la DGAC n'avait pas proposé la suspension du certificat de navigabilité du Concorde alors qu'elle s'imposait dès 1979 et ensuite en 1985 et 1993
- Que la DGAC avait commis plusieurs fautes de négligence
- Que l'organisation en France relative à la certification, au suivi et maintien de navigabilité était de mauvaise qualité

...mais a prononcé la relaxe de tous les mis en examen !

**24 mars 2001**. Alors qu'il était en phase d'atterrissage, un DHC-6 300 de la compagnie Air Caraïbes s'écrasait au sol provoquant la mort de 20 personnes sur l'île de Saint Barthélemy. Le BEA a retenu comme cause la plus probable de l'accident une erreur de pilotage dû au passage volontaire en plage inverseur bêta, manœuvre prohibée en vol par le constructeur. A cette responsabilité directe s'ajoutent d'autres causes indirectes, parmi lesquelles une constitution de l'équipage qualifiée par l'expert d'incompatible avec la sécurité des vols et le manque de sérieux de la compagnie. Après 4 ans d'instruction, le juge a procédé à la mise en examen pour homicide involontaire du chef pilote instructeur et directeur général de la S.A. Air Caraïbes Richard D. au titre de personne physique ; la responsabilité de la compagnie aérienne au titre de personne morale a été retenue en appel en la personne de Jean-Paul D. Le jugement a été rendu le 15 septembre 2006. Il retient la « violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence ou de sécurité » et condamne le directeur d'Air Caraïbes à 1 an de prison avec sursis et 2 ans d'interdiction d'exercer des fonctions de direction des opérations aériennes. La compagnie aérienne, personne morale, se voit condamnée pénalement et doit verser une amende de 250.000 €. Ceci constitue une première dans le monde du transport aérien. C'est en effet la première fois qu'une compagnie aérienne française est condamnée pénalement. Extrait de la conférence de presse tenus par l'association des familles ADFV le 23 juin 2006 la veille du procès : « *La lecture des différents rapports des experts plonge les familles dans un grand désarroi face à des conclusions qui révèlent le manque de professionnalisme manifesté par toute une série de négligences. Les*

*familles estiment en outre avoir été livrées à un profond abandon et ont subi le manque de coopération des différents acteurs députés à leur prise en charge depuis 2001. »*

Dossier clos.

**3 janvier 2004**, le Boeing 737 SU-ZCF du vol Flash Airlines 604 s'écrasait dans la Mer Rouge faisant 148 victimes. Flash Airlines était une compagnie aérienne privée égyptienne basée au Caire qui possédait deux Boeing 737 qu'elle utilisait pour des vols charter en Égypte et à destination de la France et d'autres pays européens. Flash Airlines ne respectait pas la réglementation égyptienne notamment en matière d'entretien des avions et du suivi de la maintenance, de recrutement et de formation des pilotes ou de temps de travail de ses équipages. L'administration de l'aviation civile égyptienne a prouvé dans ce drame qu'elle avait fait preuve de complaisance envers cette compagnie poubelle. La DGAC a fait preuve d'une extrême légèreté en accordant les droits de trafic à cette compagnie. Constat des familles (janvier 2012) : *« Les familles des victimes se sont réunies le 3 janvier 2012 au cimetière du Père Lachaise pour commémorer le huitième anniversaire de la catastrophe qui a coûté la vie à 148 personnes dont 135 touristes français. Devant la stèle qui rappelle ce drame, le président de l'Association, Claude Fouchard, a rappelé les obstacles qui empêchent le déroulement normal de l'instruction pénale menée par les juges d'instruction à Bobigny. En particulier les autorités égyptiennes restent sourdes aux demandes que leur ont adressées les juges par plusieurs Commissions Rogatoires Internationales, notamment en ce qui concerne la transmission de l'intégralité de la "boîte noire" contenant les enregistrements des conversations de l'équipage, et divers témoignages importants. Cette fin de non recevoir, qui dure depuis des années, et viole la Convention d'entraide judiciaire franco-égyptienne, ne peut être vaincue que par l'intervention des autorités françaises au plus haut niveau. Nous avons attendu cette intervention de Messieurs Chirac et Sarkozy qui se flattaient de leurs bonnes relations avec Monsieur Moubarak. En vain. Nous l'avons espérée de M. Juppé qui a rendu visite aux nouveaux responsables égyptiens en 2011, en vain également. Ne répondant même pas à nos courriers, ils semblent se désintéresser totalement de leurs 135 compatriotes disparus. Notre combat pour la vérité continue. »*

Une ordonnance de non-lieu a été rendue le 11 juillet 2017

**16 août 2005**, crash de la compagnie West Caribbean. 160 victimes. Comment la DGAC a-t-elle pu accorder les yeux fermés une autorisation de desserte à une compagnie opérant à partir d'un Etat en situation de guerre civile et dont la base d'exploitation se situait dans la capitale mondiale des barons de la drogue, sans un télex de demande d'information à ses homologues colombiens ? Le niveau de sécurité de cette compagnie était médiocre et elle bénéficiait de la complaisance de l'administration colombienne. Constat des familles : *« Le sentiment des familles c'est que la faute des pilotes a, dès le départ, été avancée comme postulat et que tout ce qui ne menait pas à cette conclusion était délibérément laissé de côté et c'est sur cela que l'Association des familles réclame la lumière. Il y a encore trop de zones d'ombre dans ce dossier et il n'est pas question qu'il soit classé sans que les victimes sachent réellement ce qui s'est passé au matin du 16 août 2005. »*. Une ordonnance de non-lieu est rendue en 2017. Communiqué de l'association AVCA : *Les 15 et 16 mai prochains, à la Cour d'Appel de Fort-de-France, se tiendra l'audience en appel contre le non-lieu prononcé dans l'affaire du crash de la West Caribbean. Nous devons être tous présents pour dire non au classement d'un dossier dans lequel tant de zones d'ombres ne sont pas levées, tant de responsables n'ont même pas été*

*interrogés, tant de pistes demeurent inexploitées. Ce sont pourtant les magistrats eux-mêmes qui disent que la justice trouve sa légitimité dans l'adhésion du citoyen. Que vaut-elle alors quand le peuple se rend compte que tout est fait pour masquer la vérité ? Ces 15 et 16 mai, faisons sauter ce non-lieu pour que les familles accèdent à la vérité, ENFIN. »*

Appel du non-lieu. Délibéré le 26 octobre 2018.

**25 janvier 2007**, crash d'un Fokker 28 de la compagnie Régional à Pau. 1 victime. Peu après le décollage, l'avion s'incline, touche le sol, rebondit, roule dans les servitudes à droite de la piste, traverse le grillage d'enceinte de l'aérodrome et franchit une route en heurtant la cabine d'un camion dont le conducteur décède. Dans son rapport d'enquête technique, le BEA affirme que l'accident résulte d'une perte de contrôle au décollage causée d'une part par la présence de contaminants givrés sur la surface des ailes liée à une prise en compte insuffisante de la situation météorologique pendant l'escale, et d'autre part par la rotation rapide en tangage, réaction réflexe à l'envol d'oiseaux. Mais le BEA a occulté la fatigue de l'équipage dans son rapport : l'équipage était arrivé à Brest la veille à 22h20 pour en repartir à 6h35 (heures locales) à destination d'abord de Paris puis de Pau. Compte tenu des transferts entre l'hôtel et l'aéroport, on peut estimer que l'équipage n'a pas dormi plus de 5 heures (sans doute moins) la nuit précédant l'accident. C'est ce que l'on appelle une « nuit courte ». Dans une étude sur la fatigue en aéronautique remise à la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) en novembre 1998, le Laboratoire d'Anthropologie Appliquée (LAA) affirme que « les prises de service matinales constituent un facteur de fatigue très important et qu'il convient d'éviter les « nuits courtes » en plaçant un jour de repos entre la rotation « soir » et la rotation « matin » » et que « pour les court-courriers, les levers précoces et les « nuits courtes » en escale pour certaines rotations constituent les éléments les plus pénalisants. » Ce Laboratoire précisait dans son étude que « la réglementation française régissant la limitation des temps de vol n'est pas en mesure d'assurer une prévention efficace de la fatigue des équipages » et que « dans le contexte de forte concurrence que connaissent actuellement les compagnies aériennes françaises et étrangères les conduisant à se placer aux limites maximales autorisées, il apparaît indispensable que cette réglementation évolue de manière à réduire les risques sur le plan de la sécurité des vols. » Dans une autre étude « Repos réduits et services étendus Analyse de la problématique scientifique et opérationnelle » réalisée en 2006 pour la DGAC, le LAA affirmait : « La fatigue dégrade /.../ la conscience de situation. Les rotations avec « nuit courte » arrivent en 2ème position en termes de fatigue après les rotations avec plus de 3 levers matinaux consécutifs. » L'équipage du Fokker 28 était fatigué ! Cela est incontestable pour le pilote aux commandes de l'avion (PF) si l'on se réfère à la transcription du Cockpit Voice Recorder (CVR), extrait du rapport du BEA : Au temps 10h 21min 39s, le PF annonce : « je sais pas je suis fatigué »

Seuls le commandant de bord du Fokker et la compagnie Régional ont répondu d'homicide involontaire et blessures involontaires par manquement à une règle de sécurité. La DGAC, qui autorisait les « nuits courtes », a été épargnée.

**9 août 2007**, crash de la compagnie Air Moorea. 20 morts. Après l'accident, la DGAC décidait de suspendre l'agrément de maintenance de l'atelier d'Air Moorea, une inspection ayant révélé plusieurs écarts dont des irrégularités dans les procédures d'entretien et des manquements concernant la traçabilité des pièces détachées. Le CTA de la compagnie Air Moorea avait été renouvelé le 29 décembre 2006 pour une durée de 18 mois, et les audits

réalisés sur cette compagnie dans le cadre de la réglementation européenne s'étalaient du 8 juillet 2006 au 8 juillet 2008. Ainsi, malgré les exigences relatives à la délivrance d'un CTA et à la surveillance continue des compagnies aériennes, il a fallu un accident et 20 morts pour que la DGAC se rende compte des insuffisances de cette compagnie en matière d'entretien des avions. Le BEA a constaté lors de l'examen de l'épave que les deux câbles de la gouverne de direction et les deux câbles de la gouverne de profondeur étaient cassés. Le programme d'entretien prévoyait l'inspection régulières des câbles de profondeur et des inspections spéciales en atmosphère saline toutes les 400 heures. Or, le BEA note dans son rapport qu'aucun dossier de travail correspondant aux inspections spéciales n'a été trouvé. Le BEA, qui a volontairement ignoré le médiocre niveau de sécurité de cette compagnie dans son rapport avait émis l'hypothèse que le câble de profondeur aurait pu être endommagé par le souffle des réacteurs d'un avion stationnant à proximité (jet blast). Cette hypothèse, qui avait choqué les professionnels de l'aéronautique et les familles, avait été rapidement écartée par les experts judiciaires qui affirmaient dans leur rapport que la catastrophe était la résultante d'un ensemble de négligences et d'incompétences mettant en cause des cadres de la compagnie et de la DGAC mais cette expertise a été annulée pour vice de forme. Le 8 mars 2017, le juge d'instruction a clôturé l'instruction et signé une ordonnance de non-lieu partiel pour trois personnes dont le directeur du service d'Etat de l'aviation civile ainsi que le chef du groupement de sécurité, et de renvoi pour six autres personnes devant le tribunal correctionnel. Une aberration pour Nicolaz Fourreau, le président de l'association 987. « *Ma colère dépasse tout. Ça fait dix ans qu'on nous promène (...) On peut s'interroger sur une justice aussi médiocre et lente* ».

Le procès est suspendu et l'affaire renvoyée devant la Cour de cassation.

**16 septembre 2007**, crash de la compagnie One-Two-Go. 90 morts. L'administration thaïlandaise avait choisi depuis longtemps d'ignorer les avertissements pourtant nombreux portés à son attention. Le niveau de sécurité de cette compagnie était médiocre et elle bénéficiait de la complaisance de l'administration thaïlandaise. Sous la pression des familles des victimes et devant l'évidence, la Commission européenne a placé cette compagnie dans sa liste noire en avril 2009... et l'en a retiré 6 mois plus tard sous la pression diplomatique ! Les familles ont eu connaissance du rapport d'enquête technique fin juin 2009. Ce rapport est très incomplet. 10 ans après les faits, un mandat d'arrêt international a été lancé à l'encontre d'Udon Tantiprasongchai, ancien PDG de One-Two-Go, dans le cadre de l'enquête ouverte par la France pour homicides et blessures involontaires.

Instruction en cours.

**1<sup>er</sup> juin 2009**, crash de la compagnie Air France. 228 morts. A l'origine il y a une technologie d'équipementiers défectueuse : l'architecture des sondes Pitot Thalès AA. La liaison entre les prises de pression totale et les calculateurs se fait par des tuyaux qui ont tendance à se boucher notamment en présence de cristaux de glace. L'hyper complexité de l'avion « Fly By Wire » se déglisse ! Au lieu de résoudre ce défaut, le constructeur fait durer à coup de SB, SIL, TFU et check-lists ! Il y a des incidents, on en tient plus ou moins compte, mais on se persuade, on fait semblant de croire « qu'il n'y a pas de problème pour la navigabilité des avions et pour la sécurité des vols ». Le REX (Retour d'EXpérience) est relégué dans les oubliettes. L'A330 reste « un avion sûr quel que soit le type de sonde Pitot » !! Les administrations chargées « de maintenir la sécurité du transport aérien à son plus haut

niveau » ferment les yeux. Déclaration de Danièle Lamy, présidente de l'association AF 447 Entraide & Solidarité le 13 janvier 2018 : *On essaye de nous faire avaler que les pilotes de l'AF447 ont été « mauvais ». Oser aujourd'hui affirmer que c'est de la faute des pilotes est une mauvaise habitude prise depuis de très longues années par le secteur aéronautique dans le but de s'affranchir de ses responsabilités. Pendant qu'on s'évertue à accuser les pilotes, on ne parle pas des véritables causes et on ne règle donc pas l'insécurité du fait particulièrement de l'automatisation qui règne à bord de ces avions. Nous sommes les parents, les frères, les sœurs d'une ou de plusieurs personnes mortes dans le crash du Rio-Paris. Notre engagement aujourd'hui n'a pas changé. Il est de tout faire pour que de tels drames ne puissent se reproduire, d'agir pour dénoncer les graves manquements qui menacent toujours la vie de beaucoup. Rien n'y personne ne nous arrêtera.*

Instruction en cours.

**30 juin 2009**, crash de la compagnie Yemenia. 152 morts. En Avril 2004, l'OACI dénonçait l'incapacité du Yémen à organiser son transport aérien. En 2007 un A-310 de la compagnie Yemenia était interdit de survol en France suite à un contrôle SAFA (selon Bussereau). L'Europe engageait alors une étude sur le niveau de sécurité de cette compagnie et concluait que la compagnie Yemenia ne satisfaisait pas à certaines normes de sécurité. Airbus procédait alors à un audit de son client et présentait le 26 mai 2008 un ensemble de mesures correctrices visant à améliorer ses performances en matière de sécurité. Mais la Commission européenne estimait en retour que ce plan de mesures n'était pas totalement satisfaisant. Les 12 et 25 juin 2008, suite à de nouvelles discussions avec Airbus, une documentation complémentaire était envoyée à la Commission. Cette documentation, présentée le 7 juillet 2008, contenait un plan de mesures correctrices modifié. Le 28 juillet 2008, lors de l'établissement de la liste noire révisée, la Commission considérait qu'il fallait attendre que les mesures correctrices présentées par Yemenia soient mises en oeuvre et estimait qu'il n'y avait pas lieu d'inscrire le transporteur sur la liste noire européenne. Le 8 avril 2009, la Commission ne faisait aucune remarque à propos de la compagnie Yemenia dans sa liste noire révisée. Sans doute fallait-il attendre encore... Après l'accident, l'EASA a suspendu l'agrément d'organisme de maintenance accordé à Yemenia pour « non résolution de ses insuffisances en matière de sécurité. ». Encore une compagnie qui n'aurait jamais dû transporter des passagers... En novembre 2013, la compagnie était mise en examen par un juge d'instruction du tribunal de Bobigny pour homicides involontaires et le 29 janvier 2018, un accord a été trouvé pour que les 850 ayants droit des 152 victimes françaises et comoriennes soient indemnisées.

Instruction en cours

### **Conclusion.**

La Justice de notre pays semble se satisfaire d'un transport aérien dans lequel des compagnies poubelles peuvent transporter des passagers, des administrations de tutelle peuvent faire preuve de complaisance, des acteurs essentiels de la sécurité violer de façon délibérée des obligations de prudence ou de sécurité.

HMC. 17/05/2018