

La sécurité aérienne dans les D.O.M. antillais (Guadeloupe, Martinique)

Colette Ranély Vergé-Dépré

► **To cite this version:**

Colette Ranély Vergé-Dépré. La sécurité aérienne dans les D.O.M. antillais (Guadeloupe, Martinique). Etudes Caribéennes, Université des Antilles, 2006, Varia, 10.4000/etudescaribeennes.723 . hal-02054492

HAL Id: hal-02054492

<https://hal.univ-antilles.fr/hal-02054492>

Submitted on 1 Mar 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



La sécurité aérienne dans les D.O.M. antillais (Guadeloupe, Martinique)

Colette Ranély Vergé-Dépré



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/723>

DOI : 10.4000/etudescaribeennes.723

ISBN : 978-2-8218-0652-8

ISSN : 1961-859X

Éditeur

Université des Antilles

Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2006

ISSN : 1779-0980

Ce document vous est offert par Université des Antilles – Service commun de la documentation



Référence électronique

Colette Ranély Vergé-Dépré, « La sécurité aérienne dans les D.O.M. antillais (Guadeloupe, Martinique) », *Études caribéennes* [En ligne], 4 | Juillet 2006, mis en ligne le 15 juillet 2006, consulté le 01 mars 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/723> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.723

Ce document a été généré automatiquement le 1 mars 2019.



Les contenus d'*Études caribéennes* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

La sécurité aérienne dans les D.O.M. antillais (Guadeloupe, Martinique)

Colette Ranély Vergé-Dépré

Introduction

- 1 Après avoir enregistré une nette diminution du nombre d'accidents depuis la fin des années 1990 (85 accidents mortels en 1996, toutes catégories confondues, contre 27 en 2004 d'après l'Organisation internationale de l'aviation civile), le transport aérien mondial connaît, depuis l'été 2005, une série de catastrophes qui remet en cause la sécurité aérienne, même si l'avion reste cependant le moyen de transport le plus sûr.
- 2 La Martinique a payé un lourd tribut à cette série noire pour l'aviation civile mondiale lors du crash au Venezuela, le 16 août 2005, d'un avion de la compagnie colombienne West Caribbean transportant 152 passagers martiniquais et 8 membres d'équipage colombiens et effectuant un vol charter entre la ville de Panama et Fort-de-France. Cette catastrophe aérienne est jusqu'ici la plus meurtrière de l'histoire de l'aviation pour le nombre de victimes françaises. Comme partout dans le monde, elle a relancé le débat sur la sécurité aérienne, d'autant plus que la Guadeloupe et la Martinique sont très dépendantes de ce mode de transport du fait de leur insularité et l'éloignement de leur métropole (Ranély Vergé-Dépré, 2005). La réflexion en cours, tant au niveau national, européen ou mondial, devrait permettre d'apporter des améliorations à l'organisation de l'aviation civile.

1. Le choc de la catastrophe aérienne du 16 août 2005

- 3 Le mardi 16 août 2005, les Martiniquais apprirent avec une vive émotion le crash d'un avion de type Mac Donnell Douglas MD-82 de la compagnie colombienne West Caribbean, dans une zone montagneuse du nord-ouest du Venezuela. Parmi les 160 personnes à bord, qui ont toutes péri dans cette catastrophe, se trouvaient 152 Martiniquais revenant d'une

semaine de vacances au Panama. Vers 3 heures du matin (heure locale), soit une heure après le décollage, le commandant de bord avait signalé au centre de contrôle en route de Caracas une panne sur l'un des moteurs, puis l'extinction du deuxième moteur quelques minutes plus tard. L'avion s'est ensuite écrasé dans une zone marécageuse, près du village de Machiqués, après une chute rapide de 7 000 pieds (environ 2 000 mètres) par minute. L'examen des enregistreurs de vol n'a, pour l'instant, pas encore permis de déterminer les circonstances précises de l'accident.

- 4 La compagnie colombienne West Caribbean avait été autorisée, depuis le printemps 2005, à effectuer des vols charters, d'une part, entre Panama City et Fort-de-France et, d'autre part, entre Panama City et Pointe-à-Pitre (Guadeloupe). Cette destination, non desservie par des services réguliers, était devenue très prisée des Antillais d'autant plus qu'il y a un siècle, ils avaient été des milliers à participer à la construction du canal de Panama. Mais peu après le crash, des révélations sur les défaillances de la compagnie colombienne se multiplient. Créée en 1998, la West Caribbean qui assurait des vols réguliers et charters entre la Colombie, l'Amérique centrale et les Caraïbes, avait accumulé une dette de 6 millions de dollars et avait déjà fait l'objet auparavant de nombreuses plaintes auprès de l'aéronautique civile colombienne pour plusieurs violations à la sécurité aérienne. Le 26 mars dernier, l'un de ses appareils, un turbopropulseur Let 410, s'était écrasé après son décollage de l'aéroport de l'île colombienne de Providencia, faisant 8 morts parmi la vingtaine de personnes à bord. Suite à l'enquête sur cet accident, la compagnie avait été tenue, début juillet, de suspendre totalement ses vols pendant une semaine pour des travaux de maintenance. Le MD-82 était d'ailleurs depuis lors le seul appareil de la flotte autorisé à voler. Deux contrôles effectués auparavant en Guadeloupe par les services de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) n'avaient détecté aucune anomalie sur cet avion. Celui-ci aurait pourtant déjà connu plusieurs incidents techniques d'après une association de pilotes colombiens. La West Caribbean, dont le capital est détenu par un groupe d'investisseurs de Medellin, a depuis suspendu toutes ses activités.
- 5 Cette catastrophe aérienne est l'un des quatre accidents mortels enregistrés dans le monde en août 2005 et qui ont fait au total plus de 330 victimes. Elle rappelle d'autres accidents qui ont affecté précédemment les Antilles françaises (Tableau 1).

Tableau 1. Récapitulatif des catastrophes aériennes aux Antilles françaises

16/08/2005	Un avion MD-82 de la compagnie colombienne West Caribbean, assurant une liaison entre Panama City et Fort-de-France, s'écrase dans les montagnes du nord-ouest du Venezuela. 160 morts.
24/03/2001	Un Twin Otter de la compagnie française Air Caraïbes en provenance de Sint-Maarten/Juliana, s'écrase sur une maison juste avant l'atterrissage à Saint-Barthélemy ¹ . 20 morts, dont le propriétaire de la maison.
18/11/1978	Un Twin Otter de la compagnie française Air Guadeloupe s'écrase en mer lors d'un vol entre Pointe-à-Pitre et Marie-Galante ¹ . 15 morts et 5 rescapés.
03/03/1968	Un Boeing 707/328 d'Air France, assurant un vol entre Paris et Pointe-à-Pitre, s'écrase à Matouba (massif de la Soufrière) en Guadeloupe. 63 morts.

22/06/1962	Un Boeing 707/328 d'Air France, assurant un vol entre Paris et Pointe-à-Pitre, s'écrase sur les hauteurs de Deshaies en Guadeloupe. 173 morts.
------------	--

1 Dépendances de la Guadeloupe, de même que la partie française de l'île de Saint-Martin.
Source : France-Antilles Martinique, 17 août 2005.

- 6 Ces accidents sont donc relativement peu nombreux sur les dessertes intéressant les Antilles françaises. Mais le crash d'août dernier a relancé une polémique qui touche notamment les conditions du transport aérien avec la Métropole. Une association *lobbyiste* créée en 2003, le Collectif des Antillais, Guyanais, Réunionnais, avait par exemple déjà saisi, entre décembre 2004 et janvier 2005, les ministres concernés, la DGAC ainsi que tous les parlementaires français, sur la question de la sécurité des vols vers l'outre-mer. Elle dénonçait plusieurs incidents (pannes de moteurs, etc.) ayant affecté les avions des compagnies desservant ces liaisons (Corsair et Air France notamment). Le Collectif attribue ces incidents essentiellement à l'âge élevé des appareils utilisés (vingt ans en moyenne pour les Boeing 747-300) et à leur surexploitation. Le renouvellement de la flotte, annoncé ou en cours, chez Air France et Corsair n'a pas mis fin aux revendications d'une plus grande transparence des informations concernant la sécurité des passagers. Cette attente, devenue plus pressante aujourd'hui dans le monde entier, tend à faire évoluer l'organisation du transport aérien en matière de sûreté nationale et internationale.

2. Vers une nécessaire amélioration de la sécurité aérienne

- 7 D'après la Convention de Chicago, adoptée en 1944 et qui régit le transport aérien mondial, l'établissement de normes internationales de sécurité est l'une des missions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) placée sous l'égide de l'ONU et dont le siège est à Montréal. En septembre 2005, l'OACI compte 189 États membres, chacun étant responsable de la transcription des normes de sécurité communes dans sa réglementation nationale. Les certificats accordés, dans chaque pays, aux compagnies autorisées à effectuer des vols commerciaux, sont reconnus de fait par les autres États membres. En France, c'est la Direction générale de l'aviation civile qui est chargée d'autoriser les compagnies non originaires de l'Union européenne, de l'Islande, la Norvège ou la Suisse, à desservir des liaisons au départ ou à destination du territoire français, sur la base des certificats délivrés par l'autorité d'origine.
- 8 Chaque pays étant responsable de la navigabilité de sa flotte aérienne, le système de contrôle des aéronefs repose sur la confiance entre les États. En France, la DGAC effectue des contrôles techniques d'exploitation auprès des compagnies françaises et étrangères. Ces contrôles sont identiques pour les vols réguliers et charters et portent sur plusieurs points (DRAC, 2005) :
- les documents de bord de l'aéronef,
 - les licences et qualifications des équipages,
 - les équipements de sécurité-sauvetage,
 - les conditions de chargement-déchargement et de traitement du fret,
 - le dossier de vol (suivi du vol, quantité de carburant, conditions météorologiques, etc.),

- l'aspect apparent des aéronefs,
 - l'utilisation et la tenue des rapports techniques pour chaque vol.
- 9 Deux contrôleurs techniques d'exploitation de la DGAC exercent dans la région Antilles françaises-Guyane. En 2004, ils ont effectué 155 contrôles : 59 sur des avions français et 96 sur des avions étrangers. 32 vols d'aéronefs étrangers et 16 vols d'aéronefs français ont présenté au moins une anomalie, soit 31 % des vols contrôlés. Les avions des compagnies étrangères font l'objet, dans chaque pays européen membre du JAA (*Joint Aviation Authorities* ou Autorités conjointes de l'aviation, qui regroupe 41 États européens), d'un contrôle dit SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft* ou évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers), dont les résultats sont transmis pour information au JAA. Face à ces rapports, les États sont souverains et peuvent décider d'accepter ou de refuser l'accès à leur sol à certaines compagnies. Mais pour l'instant, il est difficile d'obtenir des renseignements sur les sociétés n'opérant pas en Europe. Les insuffisances de l'OACI en matière de sécurité aérienne sont de plus en plus critiquées, notamment dans le rapport de la mission parlementaire française rédigé après la catastrophe aérienne du Boeing 737 de la compagnie égyptienne Flash Airlines, le 3 janvier 2004. L'OACI est accusée de manquer de transparence à propos des informations qu'elle pourrait avoir sur les défaillances éventuelles d'un pays dans sa capacité à assurer la fiabilité du transport aérien. Ces informations proviennent du programme d'audit de supervision de la sécurité de l'OACI lancé en 1995 et qui s'applique à l'ensemble de ses États membres. Mais les rapports réalisés restent confidentiels et ne seraient communiqués aux pays que sous la forme de résumés succincts. Environ trente pays contractants seraient jugés défaillants d'après l'OACI. Celle-ci reconnaît elle-même la nécessité de « l'élimination des carences systématiques qui existent encore dans le système mondial du transport aérien, dont certaines auraient pu avoir contribué aux cinq accidents graves survenus en août » (OACI, 2005).
- 10 Face à ces insuffisances, plusieurs pays européens ont entrepris de prendre des mesures visant à améliorer la sécurité aérienne. Certains d'entre eux (France, Belgique, Royaume-Uni, Italie et Suisse) ont depuis chacun établi et publié une « liste noire » des compagnies interdites sur leur territoire. Celle de la France ne comporte que cinq noms, la DGAC reconnaissant elle-même que l'intérêt réel de cette liste est d'inciter l'ensemble des pays de l'Union européenne à élaborer une liste commune. Annoncée par le commissaire européen Jacques Barrot « d'ici la fin 2005 ou début 2006 », la publication de celle-ci a pour but de mettre fin à certaines incohérences qui font qu'une compagnie autorisée dans un pays européen peut être interdite de vol dans un autre. Cette liste serait tenue à jour par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), qui a pour mission, depuis 2003, d'aider les institutions européennes à élaborer la législation et les mesures d'exécution en matière de sécurité aérienne. Les 25 États de l'Union européenne doivent donc parvenir rapidement à s'entendre sur les critères communs à respecter ainsi que sur les compagnies à proscrire, ceci afin d'assurer notamment une meilleure transparence des informations auprès des passagers.
- 11 La France envisage également de publier, avant la fin de l'année 2005, un texte réglementaire qui obligera les voyagistes et les compagnies qui affrètent des avions appartenant à d'autres sociétés, à informer les voyageurs du nom du transporteur et ce, au moment même de l'achat du voyage. Depuis la série noire de l'été 2005, les professionnels sont, en effet, de plus en plus confrontés au refus d'embarquer de la part de passagers craignant pour leur sécurité ou estimant n'avoir pas eu des informations

suffisantes pour les rassurer. La compagnie Corsair en a fait l'expérience à Pointe-à-Pitre, début septembre, sur un vol à destination de Paris. Le ministre français des Transports, Dominique Perben, a également récemment annoncé l'entrée en vigueur, début 2006, du projet de « label bleu » qui devrait distinguer les compagnies fiables des autres. Mais il faut pour cela arriver à convaincre des professionnels qui ont des intérêts divergents en ce domaine.

Conclusion

- 12 La série de catastrophes aériennes de l'été 2005 a eu un écho particulier aux Antilles françaises et sur l'ensemble du territoire national. La question qui se pose depuis est de déterminer si cette succession d'accidents n'est seulement qu'une coïncidence ou si elle tend à prouver une réduction de la sécurité aérienne suite à l'augmentation du trafic aérien ou la recherche d'une diminution des coûts par les compagnies, dans un contexte de plus en plus concurrentiel. En attendant de faire toute la lumière sur ces catastrophes, il est urgent de rappeler la nécessité d'établir, à l'échelle mondiale, une véritable culture de la sécurité, tant au niveau des professionnels du transport aérien, que des passagers.
-

BIBLIOGRAPHIE

Antilla, n° 1157, 24 août 2005.

Cochennec, Y. (26 août 2005). Aviation civile : série noire pendant le mois d'août. *Air & Cosmos*, n° 1994 : 36-39.

Cochennec Y. (9 septembre 2005). Liste noire : quels critères d'interdiction ? *Air & Cosmos*, n° 1996 : 34-36.

France-Antilles, quotidien.

Masse-Stramberger, B. (septembre 2005). « Sécurité aérienne : les listes noires », *L'Express*, n° 2827 : 24-26.

Ranély Vergé-Dépré, C. 2005. « Transport aérien et intégration territoriale : l'exemple des Antilles françaises », *Études Caribéennes*, n° 3 : 15-23.

Sites internet :

www.drac-ag.aviation-civile.gouv.fr (Direction régionale de l'aviation civile aux Antilles-Guyane).

www.icao.int (OACI).

INDEX

Index géographique : Guadeloupe, Martinique

AUTEUR

COLETTE RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ

Maître de conférences, Institut Universitaire de Formation des Maîtres de Martinique,
colette.ranely@iufm-martinique.fr