

DOSSIER DE PRESSE

LE CRASH DE SAINT-BARTHÉLEMY

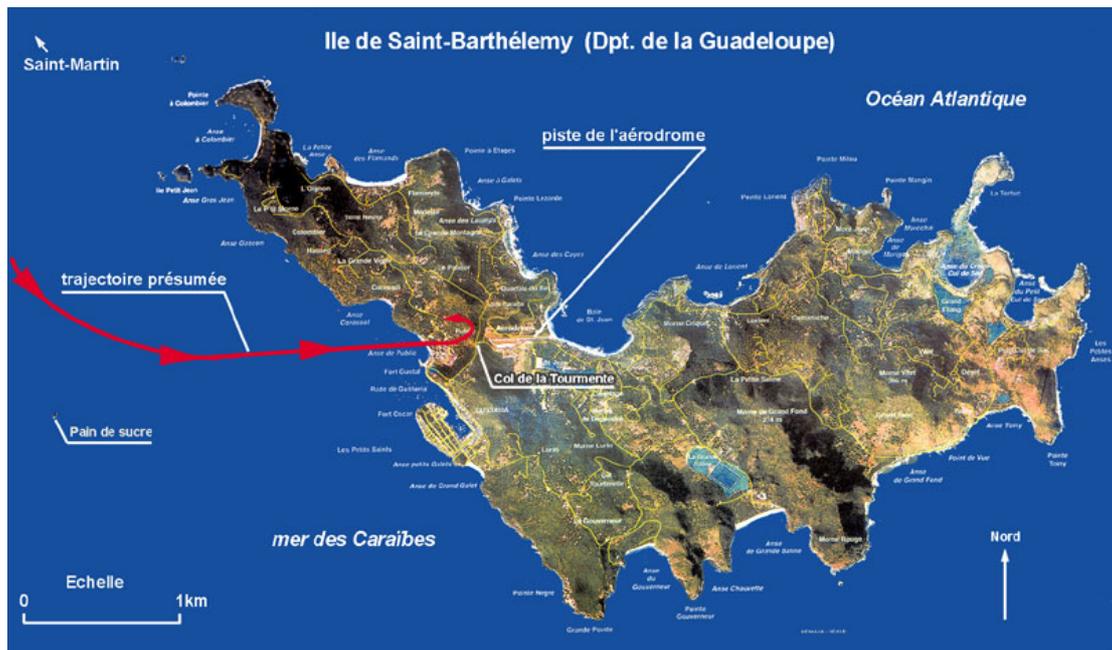
...EST-IL UN ORPHELIN ?

**CONFÉRENCE DE PRESSE
TENUE LE 23 JUIN 2006
PAR L'ADSV
CRASH DE SAINT BARTHELEMY**

Pub Iron Bell
54 rue de la Clef
75005 Paris

LE 24 MARS 2001, LE CRASH...

Le 24 mars 2001, à 16h25, alors qu'il était en phase d'atterrissage, un Twin Otter DHC-6 300 de la compagnie Air Caraïbes s'écrasait au sol provoquant la mort de 20 personnes sur l'île de Saint-Barthélemy (Caraïbes françaises) : 17 passagers, 2 membres de l'équipage et une personne dans la maison sur laquelle l'avion est tombé. Les passagers étaient originaires de France, Monaco, Belgique, Hollande et des États-Unis. Il s'agissait d'un vol commercial en provenance de Saint Martin. La plupart des passagers partaient en vacances, d'autres rentraient chez eux, dans cette île dite paradisiaque!



L'avion et la piste d'atterrissage

Le Twin Otter (constructeur De Havilland/Bombardier) est un avion utilisé sur des pistes "difficiles", courtes et en zone de relief; il nécessite un pilotage "physique"; il ne dispose pas de boîte noire.

La piste de Saint Barthélemy, longue de 640 mètres et large de 15 mètres est coincée entre l'abrupt col de la Tourmente et la mer. Les avions avant d'atterrir survolent le col de la Tourmente à très basse altitude (moins de dix mètres); cette zone est sujette à de fortes turbulences.



QUE REVELE L'ENQUETE ?

Quatre ans d'instruction

L'enquête a principalement été menée par le juge d'instruction Berthomieu en Guadeloupe; l'expert judiciaire Jean Belotti avait été missionné pour connaître les causes de l'accident et procéder aux investigations nécessaires.

Parallèlement, le BEA (Bureau Enquête Analyse) a réalisé sa propre enquête retenant comme cause la plus probable de l'accident une erreur de pilotage dû au passage volontaire en plage inverseur bêta, manœuvre prohibée par le constructeur en vol.

Après 4 ans d'instruction, le juge d'instruction a procédé à la mise en examen pour homicide involontaire du chef pilote instructeur et directeur général de la S.A. Air Caraïbes Richard Degryse 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 Dubreuil.

Ses difficultés

Le fait que l'avion ne dispose pas de boîte noire a rendu très difficile le travail des experts. A noter aussi que l'agent du service AFIS (Aérodrome Flight Information Services), chargé de transmettre les informations sur le vol, le trafic de l'aérodrome et la disponibilité de la piste, ne pouvait se servir de l'enregistreur des conversations entre la vigie et les avions car... il était en panne depuis 18 mois.

Air Caraïbes et l'affectation de ses pilotes

L'équipage initialement prévu était constitué de MM Liard et Manen. M. Jerpan, qui comptait participer à une rencontre de football à St Martin, avait demandé au directeur de la compagnie, M. Richard Degryse, de remplacer M. Liard; celui-ci accepta.

Le pilote avait repris les vols le 22 mars après un arrêt de 124 jours; la compagnie n'avait pas exigé qu'il effectue les vols de requalification, dits "de reprise en main", sous contrôle d'un instructeur, obligatoires après une interruption supérieure à 90 jours, et particulièrement nécessaires dans ce type d'avion car la réaffectation d'un pilote sur DHC-6, compte tenu des spécificités de pilotage, nécessite un temps de réadaptation assez long.

Le co-pilote avait été employé par la CAT (Caraïbienne des Transports Aériens) pour un CDD d'un mois, prolongé à trois mois, jusqu'au 31 mars 2001, en raison de sa double qualité de pilote et de mécanicien. A l'expiration du contrat devait être engagé par la compagnie Corsair en qualité de mécanicien navigant sur Boeing 747. En qualité de pilote ne comptait que 670 heures de vol; le directeur de la compagnie (également pilote instructeur), cependant, l'avait qualifié pilote sur Twin-Otter seulement la semaine précédent l'accident, sa licence de pilote professionnel étant valide du 11 mars 1999 jusqu'au 31 décembre 2001. Il possédait aussi une qualification de vol aux instruments (IFR) valide jusqu'au 24 mars 2001...

LE PROCES PENAL

L'évaluation des responsabilités

Les avis des experts judiciaire et du BEA concordent: la cause la plus probable de l'accident serait une erreur humaine, le passage en "plage inverseur bêta" qui a pour effet immédiat une perte significative de vitesse et de portance et qui peut conduire au décrochage suite à une poussée inégale sur les deux moteurs.

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".

L'expert judiciaire cite, parmi les causes concomitantes, les éléments suivants:

- un comportement du commandant de bord non conforme à celui de sa fonction
- une ré affectation récente sur cet avion sans avoir effectué les vols de requalification obligatoires
- un copilote qualifié depuis une semaine sur cet avion, avec un niveau de pilotage moyen
- une profonde mésentente entre les 2 pilotes

Le contexte du procès

Le procès pénal est prévu sur deux jours. Les familles pourront y exprimer leur souffrance et attendent que celle-ci soit reconnue. Une trentaine de parties civiles, la plupart venant d'Europe et du Canada, se rendront en Guadeloupe. L'éloignement géographique du lieu des audiences a été une contrainte pour les familles. Nombreuses sont celles pour qui cela a été rédhibitoire. L'AGAJ (service de l'INAVEM en Guadeloupe) est en charge de l'organisation et de l'accueil des parties civiles, en collaboration avec notre association.





LES FAMILLES DES VICTIMES

La constitution de l'association

Au lendemain de l'accident les familles se sont aussitôt regroupées en association dans le but de défendre les intérêts communs des familles de victimes, de maintenir le contact et l'entraide de toutes les familles. L'Association Aide et Défense des Familles de Victimes (ADFV) a été créée le 19 avril 2001 et ses statuts ont été déposés en la préfecture de Nice.

L'indignation

La lecture des différents rapports des experts les plonge 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.

Elles n'ont pris connaissance par exemple des dispositifs mis en place par le ministère de la Justice en faveur des victimes d'accidents collectifs qu'en novembre 2005. Les différentes interpellations avancées auprès du ministère de la Justice ont échoué puisque celui-ci les renvoyait régulièrement vers un service non adapté. Il aura fallu plus de 4 ans à l'association pour rencontrer des interlocuteurs comme la Fenvac (Fédération nationale des victimes des accidents collectifs) ou la FIVAA (Fédération internationale des victimes d'accidents aériens) pour enfin prendre connaissance de ses droits, connaître les bons interlocuteurs et faire les

démarches nécessaires à une association, comme la constitution de partie civile qui n'est possible sans avoir obtenu l'agrément ministériel.

De cela ressort une question: alors que la souffrance des survivants et des proches, quelle que soit l'importance de l'accident, est toujours la même, le niveau d'implication des autorités et des pouvoirs publics est-il donc proportionnel au nombre de victimes?

Les familles ont aussi appris avec stupéfaction et indignation que, pour commémorer le premier anniversaire de l'accident, la mairie de Saint Barthélemy avait pris l'initiative d'inaugurer une stèle en la mémoire des victimes, initiative certes louable mais qui ne tenait nullement en compte l'avis des familles, qui n'en furent même pas averties! La dépossession des noms de leurs chers disparus, l'exclusivité de cet événement limité au périmètre de l'île les a laissé déconcertées face à l'ampleur du mépris des autorités pour elles.

Le maire, interpellé à ce sujet, n'a jamais répondu. En lettre du 20 mai 2006, l'association a de nouveau contacté le maire de Saint Barthélemy, cette fois-ci pour lui annoncer le déplacement des familles dans l'île après le procès à Basse Terre, lui demandant la prise en charge de l'accueil local; les familles attendent toujours une réponse...

Les familles qui se rendront à Saint Barthélemy n'y sont pas retournées depuis le lendemain de l'accident, et certaines d'entre elles n'y sont jamais allées! Après le procès elles s'y rendront en bateau depuis l'île voisine de Saint Martin: aucune d'entre elles ne pourra plus aujourd'hui se rendre à Saint Barthélemy en avion...

LA SECURITE AERIENNE

Tolérance zéro

Alors que le tourisme est désormais la première industrie mondiale, cette catastrophe pose à nouveau et dramatiquement la question de la sécurité aérienne et des moyens mis en place pour la garantir. Aucune tolérance ne pourra être acceptée dès lors que la vie humaine est en jeu.

La somme de négligences qui apparaissent dans le dossier pénal ne laissent pas d'autre choix à l'association, tenue à sa responsabilité citoyenne, que le devoir de témoigner et d'agir afin que de tels drames n'affectent plus des familles et afin que les citoyens puissent partir en vacances en toute sérénité.

L'association poursuivra les recherches qu'elle a entamées parallèlement à l'enquête et ne manquera pas de diffuser tout résultat qui pourra faire avancer la question de la sécurité aérienne aux organismes compétents et à la presse le cas échéant. Elle s'est déjà engagée avec les fédérations auxquelles elle a adhéré à constituer des groupes de travail. Elle laisse aujourd'hui la place à l'action de la Justice qui n'est que la première étape du processus: l'identification des responsabilités, la condamnation de celles-ci et la reconnaissance des dommages et préjudices conséquents.

Ce dossier a été réalisé au nom de toutes les familles et des proches
en mémoire des victimes:

BUSCATO Anne
CAYER-BARRIOZ Lionel
CHOQUET Jean-Pascal
DESLUS Claire Gisèle
GRAMAGLIA Françoise, épouse TROUSSE
HEIDE Christina
HERON Patrick
JANNEL Arlette, épouse RICHARD MATHIEU
JEANJEAN Louis
JERPAN Jean-Paul
LECAPITAINE Mathieu
MANEN Nicolas
QUESTEL Isidore
RAMETTE Emile
RICHARD MATHIEU Jean-Claude
SCHWOB Monique, épouse LEVESQUE
SUAREZ Jean-Baptiste
TROUSSE Jean-Michel
VEREYCKEN Vanessa
WOLIN Hayley Ann, épouse SWIFT

Karine Paris
Présidente de l'ADFV
crash de Saint Barthélemy

Palais Maeterlinck
30, Bd Maeterlinck
F 06300 Nice

Tél. +352 26441731

www.adfv.com

adv@voila.fr
advpresse@hotmail.com

Les éléments d'enquête contenus dans ce document sont issus des conclusions des experts et du BEA publiées dans le rapport *f-es010324*

<http://www.bea-fr.org/docspa/2001/f-es010324/pdf/f-es010324.pdf>

reprises ultérieurement dans l'ordonnance de renvoi rendue le 6 avril 2006 par le Juge d'instruction au tribunal de grande instance de Basse Terre.

Les photos sont extraites du rapport cité plus haut.
