

## P-DG / SYNDICAT D'AIR ALGERIE

## Le torchon brûle

La dernière sortie médiatique du président-directeur général d'Air Algérie n'a pas laissé indifférents les travailleurs, qui qualifient "d'irresponsables" les déclarations de Tayeb Benouis. C'est parce que ce dernier "n'a pas mesuré les conséquences de ses propos" que la section syndicale UGTA de la compagnie nationale vient de saisir le ministre des Transports, sollicitant ainsi son arbitrage. Il y a quelques jours, le secrétaire général de la Centrale syndicale a été destinataire d'un rapport détaillé sur la gestion de Tayeb Benouis.

Saïda Azzouz - Alger (Le Soir) - Comment ce responsable qui se trouve à la tête de la compagnie aérienne depuis plus de cinq ans, peut-il se permettre de déclarer, et publiquement, que "Air Algérie transporte ses clients dans des conditions de sécurité qui ne sont pas conformes aux normes internationales ?", s'interroge le secrétaire général de l'UGTA, et le commandant de bord chargé de l'organique de la section du personnel navigant technique, dans une lettre adressée à Mohamed Maghlaoui et reçue par son département le 5 janvier 2005.

Usant de détails, les signataires ont tenu à démontrer que "la non-conformité supposée du pavillon national vis-à-vis des normes internationales en matière de navigabilité" est totalement infondée. Ils en veulent pour preuve "les millions de dollars" dépensés pour mettre aux normes "les avions vieillissants".

Dont une partie a été, reléventon dans la correspondance destinée au ministre des Transports, retirée "brutalement". Retrait injustifié si l'on croit les signataires qui soutiennent que l'exploitation de 8 avions, de type

B737 et B727, a mis au chômage technique des commandants de bord, des pilotes et des techniciens de maintenance expérimentés sur ce genre d'appareils. Ils récusent l'argument avancé par la direction d'Air Algérie et selon lequel ces machines ont été vendues à la Libye, par le fait qu'elles se trouvent depuis de long mois et à ce jour clouées sur le tarmac de l'aéroport d'Alger. Ils sont persuadés que "l'affrètement abusif d'avions étrangers avec leur équipage et leur personnel de maintenance" est la véritable raison du retrait de ces appareils.

Contrats que dénoncent les travailleurs pour divers aspects, parmi eux le fait que les appareils affrétés par la compagnie algérienne ne volent pas sous le pavillon d'Air Algérie. Une atteinte à "l'emblème national", affirment les signataires, qui portent à la connaissance du ministre que le nombre d'avions affrétés, 11 au total, "a atteint un seuil inquiétant, car représentant près de la moitié de la flotte nationale".

Un choix qui se répercute négativement sur la trésorerie d'Air Algérie, qui amène les travailleurs à demander au ministre pourquoi la direction générale de



leur compagnie "n'a pas opté durant toutes ces années pour la formule de la location-vente à l'instar de toutes les compagnies nationales". Formule qui, selon eux, a l'avantage de ne pas voir "les ressources de l'entreprise partir en fumée". Leur écrit attire l'attention du ministre sur la nature des accords contractés et qui ne "sont jamais à l'avantage" de leur compagnie.

Pas moyen, disent-ils, de faire payer aux partenaires d'Air Algérie "les retards et les pannes multiples" à l'origine des longues heures de retard. Ils citent de nombreux exemples dont celui de 02 757 programmé à effectuer seulement quatre vols chacun pour la journée du 5 janvier. Le cas le plus édifiant de ce gaspillage est la location d'un B 767 200 de 20 ans d'âge "exactement à l'âge de deux Airbus

A 310 de capacité similaire et retirés de l'exploitation depuis plusieurs mois". Ils estiment qu'il est curieux que l'on continue à faire appel à la compagnie turque PEGASUS, qui, il y a deux ans, a laissé 150 hadjis à Djedda. Ville où, en novembre dernier, la panne d'un B 747 a bloqué plus de 48 heures 5 000 hadjis.

L'attention du ministre est attirée par la programmation des vols sur le sud du pays "exclusivement" réservés aux avions de la compagnie nationale, ménageant ainsi la flotte affrétée, parce que les vols sud mettent à rude épreuve les machines et en accélèrent l'usure. Il dénie enfin le droit à Tayeb Benouis d'invoquer le "JAR 145" concernant la maintenance aéronautique, pour justifier ses choix, étant donné que ce règlement concerne les compagnies aériennes qui ont jusqu'à 2011 pour s'y soumettre.

"Les compagnies aériennes, non européennes, ne seront pas exclues de facto du ciel européen. Celles qui souhaitent y adhérer doivent le faire selon un processus édicté par leur direction de l'aviation civile", développent dans leur document les signataires qui rappellent que les travailleurs ont, durant les années du terrorisme, alors que le pays était sous embargo des compagnies étrangères, relevé bien des défis.

Ils se désolent qu'au moment où le pays "connaît une embellie" par "sa gestion", Tayeb Benouis mette les travailleurs au placard, sacrifiant ainsi la compagnie qu'il "dirige". Reste à savoir quelle suite le ministre des Transports va

donner à la lettre que les syndicalistes viennent de lui adresser. Surtout quand on sait que pour les travailleurs il est urgent que les "autorités s'interfèrent pour mettre un terme à l'exploitation par le P-DG des supposées ou réelles orientations de la tutelle". La démarche du président-directeur général d'Air Algérie a fait l'objet d'un rapport détaillé élaboré par la programmation des vols sur le sud du pays "exclusivement" réservés aux avions de la compagnie nationale, ménageant ainsi la flotte affrétée, parce que les vols sud mettent à rude épreuve les machines et en accélèrent l'usure. Il dénie enfin le droit à Tayeb Benouis d'invoquer le "JAR 145" concernant la maintenance aéronautique, pour justifier ses choix, étant donné que ce règlement concerne les compagnies aériennes qui ont jusqu'à 2011 pour s'y soumettre.

Il est également question de son alliance avec Khalifa Airways, de la filialisation de la compagnie, mais aussi et surtout de nombreux faits liés à "la mauvaise gestion de l'entreprise" dont la création d'une joint-venture avec la Sogerma (société française), NMC Algérie, ou encore Amadeus. Dans ce cas précis, on parle d'une dépense injustifiée de 200 000 euros par mois.

Le programme d'approvisionnement catering à partir des escales de certaines compagnies étrangères est aussi mis à l'index. En somme, c'est toute la gestion de Tayeb Benouis qui est remise en question et qui amène les travailleurs de la compagnie qu'il dirige à se demander pourquoi l'on tient à "brader les centres de profits d'Air Algérie sous couvert de plan de redressement ?" La question reste posée. S. A.

## INDEMNISATION DES AYANTS DROIT DES VICTIMES DU CRASH DE TAMANRASSET

# 47 familles rejettent l'offre d'Air Algérie

Les ayants droit de 47 victimes sur les 102 du crash du Boeing 737-200 immatriculé 7T-VEZ de la compagnie de transport aérien Air Algérie ont refusé les indemnités proposées par les responsables de la compagnie. Les autres, en l'occurrence les ayants droit de 43 victimes, ont été totalement indemnisés, alors que le traitement des dossiers des douze victimes est en voie d'être finalisé et elles seront ainsi indemnisées au même titre que les ayants droit des 43 autres.

Quant à ceux qui ont rejeté "l'offre" d'Air Algérie, un des représentants de cette dernière exerçant au niveau de la direction juridique présent au séminaire portant sur "enquêtes sur les accidents d'avion" interrogé à ce sujet, nous a déclaré "que la balle est dans le camp des familles qui ne se sont pas manifestées".

Une information que dément formellement l'avocat français M<sup>e</sup> Belkan, exerçant pour le compte du cabinet Martin-Chico et associés, qui nous a déclaré, "qu'une partie des victimes représentant environ 300 ayants droit n'ont pas accepté l'offre d'Air Algérie, car elle ne correspond pas à la compensation exacte du préjudice subi par les ayants droit".

Pour cet homme de droit, que nous avons joint par téléphone, "outre les ayants droit des victimes françaises, des

familles algériennes proches des victimes nous ont sollicité pour défendre leurs droits". Autrement dit, M<sup>e</sup> Belkan considère que l'indemnisation des ayants droit des victimes est en deça du préjudice subi, notamment sur le plan matériel.

En effet, on apprend auprès de la compagnie Air Algérie, que la formule d'indemnisation arrêtée à ce sujet est calculée sur la base des revenus des victimes, soit cinq fois le salaire de ces derniers.

Ceci étant, pour le cabinet d'avocat-conseil français Martin-Chico en charge du dossier des ayants droit des victimes, "très prochainement il y aura du nouveau dans cette affaire". Gain de cause de la démarche entreprise ou porter l'affaire devant une juridiction pénale ? "Je ne peux vous répondre avec exactitude ou dévoiler notre stratégie. Ce qui est certain est que toutes les procédures entreprises sont au point et que nous disposons de tous les atouts pour faire valoir les droits de nos clients. Ce sera dans très peu de temps", nous a déclaré M<sup>e</sup> Belkan.

Pour rappel, lors de la dernière conférence de presse animée à l'hôtel Sofitel et lors de laquelle la commission d'enquête sur le crash du B 737-200 d'Air Algérie a rendu son rapport sur les circonstances de l'accident, plusieurs ayants droit de victimes ont manifesté leur colère vis-à-vis

des responsables d'Air Algérie, rejetant d'emblée toutes formes d'indemnisation "tant que toute la lumière ne sera pas faite sur le crash", considérant par là que "l'indemnisation des ayants droit doit être conséquente, soit en fonction du degré de la gravité de l'accident". A ce sujet, les deux représentants du bureau Martin-Chico et associés, qui avaient pris part à cette rencontre, avaient exprimé leur insatisfaction sur les conclusions fournies par la commission d'enquête.

En effet, à travers le monde, les montants des indemnisations revendiquées par les ayants droit des victimes de crash d'avions sont calculés sur la base des conclusions de la commission d'enquête.

A ce titre, les deux avocats français présents à l'hôtel Sofitel, en l'occurrence M<sup>e</sup> Benex et M<sup>e</sup> Belkan, ont été jusqu'à dire que dans le cadre de leur travail, ils comptent même "saisir le constructeur Boeing". Hier, lors du séminaire organisé à l'hôtel El Djazaïr, les animateurs de cette rencontre ont pris en exemple le rapport d'enquête sur l'accident du B737-200 survenu le 6 mars 2003 à Tamanrasset, en passant en revue les étapes de l'enquête, l'analyse du rapport et la méthode utilisée ainsi que les conclusions et recommandations. Pour ce thème, c'est une équipe du bureau d'enquête et d'ana-

lyse (BEA), un organisme public français spécialisé dans la sécurité de l'aviation civile, qui a animé cette première journée.

Pour rappel, c'est ce même organisme qui a été chargé par les pouvoirs publics algériens de mener l'enquête sur le crash. En résumé, le rapport de la BEA indique "qu'au cours du décollage en piste "2" de l'aérodrome de Tamanrasset Aguenar, un bruit sec et sourd a été entendu peu après la rotation. Le moteur gauche venait de tomber en panne. L'avion a fait une embardée à gauche.

Le commandant de bord prend les commandes. L'avion perd progressivement de la vitesse, décroche et s'écrase, train toujours sorti, à environ mille six cent quarante-cinq mètres du point d'envol, à gauche de l'axe de piste." Pour rappel, le vol en question est régulier DAH 6289 assurant la liaison Tamanrasset-Ghardaïa-Alger.

A bord, il y avait 103 personnes, dont 97 passagers, 2 PNT et 4 PNC. Aujourd'hui, la seconde journée de ce séminaire portera sur les thèmes de la sécurité aérienne, la conduite des enquêtes, la présentation sur le rôle des enquêteurs et sera suivie, dit-on, d'une conférence de presse qui sera animée par le ministre des Transports.

Abder Bettache