

Crash de Phuket, les "low-cost" thaïlandaises mises en cause

Contributed by Daniel Ten Kate
Monday, 17 September 2007

Au début des années 2000, la politique d'ouverture du ciel a autorisé la création d'un grand nombre de compagnies à bas coût. Mais des règles laxistes et le jeu d'hommes politiques influents ont conduit à un faible contrôle de l'aviation civile sur les nouveaux opérateurs.

Dimanche après-midi, un avion d'une compagnie thaïlandaise à bas prix, rempli de touristes étrangers, s'est écrasé sur l'île de Phuket, en raison des mauvaises conditions météorologiques et de la faible visibilité. Bilan : plus de 80 morts et des dizaines de blessés.

Ce crash risque d'avoir d'énormes répercussions sur l'industrie du tourisme en Thaïlande, un secteur à peine remis des conséquences du tsunami de décembre 2004, dans lequel des milliers de personnes avaient trouvé la mort. Il soulève aussi des interrogations sur la sécurité des nombreuses compagnies aériennes à bas coût, apparues en 2002 à la suite de la politique d'"ouverture du ciel" adoptée par le gouvernement de l'ancien Premier ministre Thaksin Shinawatra, déposé par un coup d'Etat en septembre 2006.

La politique de Thaksin a permis à des opérateurs privés d'opérer sur certaines destinations dont la compagnie nationale Thai Airways avait le monopole. Le PDG de la compagnie Orient Thai Airlines, Udom Tantiprasongchai, avait ainsi sauté sur l'occasion, créant en 2003 One-Two-Go pour assurer plusieurs liaisons intérieures, notamment vers des destinations touristiques comme Phuket.

Le crash de dimanche est un nouveau coup dur pour Udom, qui a beaucoup d'expérience dans le domaine du transport aérien, mais guère de succès. Sa première compagnie, Cambodia International Airlines, créée en 1990, a fait faillite quelques années plus tard.

En 1995, il a lancé Orient Thai, une compagnie effectuant des vols intérieurs. Elle a perdu sa licence en 1997, le gouvernement de l'époque ayant décidé de lancer une deuxième compagnie nationale. Orient Thai est alors devenue une compagnie charter.

Puis le gouvernement Thaksin a libéralisé le secteur et Orient Thai a été, à nouveau, autorisée à voler sans restrictions. C'est en décembre 2003 qu'Udom créait One-Two-Go, la première compagnie "low-cost" de Thaïlande.

Il est encore trop tôt pour déterminer les causes de l'accident, mais il y a une dizaine d'années, la sécurité sur Orient Thai avait déjà été mise en doute.

Certes, le bilan de One-Two-Go en matière de sécurité n'a jamais été spécifiquement mis en cause. Mais certaines informations ont été publiées concernant la sécurité de l'ensemble des compagnies aériennes thaïlandaises à bas prix. De fait, quand One-Two-Go a été lancée, il était très facile de créer une compagnie en Thaïlande : les investisseurs n'avaient besoin que de 50 millions de bahts [1 million d'euros] de capital et le pays n'imposait pas de règles de sécurité aussi strictes que celles qui sont en vigueur dans d'autres pays. En outre, les politiques se sont livrés à un trafic d'influence pour délivrer les licences exploitation aux compagnies aériennes.

À la mi-2004, le gouvernement a ainsi octroyé 23 licences à des compagnies régulières et de charters, même si seulement 9 ont été utilisées. Devant la prolifération des compagnies, des réformes ont été introduites. Le capital nécessaire pour ouvrir une compagnie aérienne a été porté à 200 millions de bahts [4 millions d'euros], mais aucune vraie mesure n'a été prise concernant la sécurité.

La question de la sécurité a été à nouveau évoquée en 2005, lorsque la compagnie à bas prix Phuket Air a été confrontée à toute une série de problèmes à la suite desquels elle a été interdite dans toute l'Europe. De graves défaillances mécaniques avaient été détectées sur ses avions.

En 2005, un article du Bangkok Post attribuait les problèmes de Phuket Air et d'autres compagnies à une application laxiste de la réglementation par le ministère des Transports et la Direction de l'aviation civile. Selon cette enquête, environ 60 % du travail des inspections annuelles d'avions est fondé sur des documents envoyés par les compagnies, et non sur une vérification directe des appareils, expliquait le quotidien.

En outre, lisait-on dans ce même article, il est arrivé que des politiques demandent aux autorités chargées de la réglementation de montrer une certaine souplesse quant aux règlements sur les inspections.

Autant dire que les autorités vont devoir agir rapidement pour rassurer les voyageurs. Sans quoi ils auront le sentiment qu'en matière de sécurité la Thaïlande est une autre Indonésie, un pays à la très mauvaise réputation en matière de sécurité aérienne.