



Reuters

BRÉSIL-CROATIE CE SOIR
Tous les regards tournés vers Ronaldinho

PAGE 8



Reuters

ITALIE-GHANA HIER
La Squadra commence par une victoire

PAGE 9



Reuters

PORTRAIT
Ribéry, l'idole de Boulogne-sur-Mer

PAGE 10

TE01-

Le POINT FORT

RAPPEL

→ En 2004, 1,8 milliard de passagers ont été transportés dans le monde par les compagnies aériennes, qu'elles soient régulières, charter ou low cost (à bas coût). Une progression du trafic accompagnée d'un nombre relativement peu élevé d'accidents et, conséquemment, de morts. Mais le monde aérien n'est pas plus parfait que son corollaire terrestre. Des erreurs humaines, des problèmes techniques, des fautes de conception, ainsi que la chasse aux coûts ont parfois mis en balance la sécurité des passagers et des équipages. Un spécialiste de l'aviation civile et un voyageur se sont associés pour un livre (1), qui se veut informatif et entend dire aux passagers « tout ce qu'ils doivent savoir ». Après d'autres...

Ce n'est pas à quelques encablures des premières vacances d'été qu'il faut faire peur aux gens. Mais il convient tout de même de regarder les choses en face : le transport aérien, même s'il est réputé être le plus sûr au monde - et encore, cela se discute... -, n'est pas exempt de ces catastrophes ou de ces incidents graves qui font dresser les cheveux sur la tête.

Un énarque spécialiste de l'aérien et un voyageur au long cours ont uni leurs connaissances pour écrire un guide (1) dont le sous-titre est éloquent : « *Tout ce que vous devez savoir avant de prendre l'avion* ». Attachez vos ceintures, mais surtout, surtout, gardez la tête froide.

La guerre commerciale entre Boeing l'Américain et Airbus l'Européen a eu du bon. L'arrivée massive de matériaux composites, d'électronique et d'informatique à bord a



Brest, 23 juin 2003. L'an dernier, en plein été, Canada et Venezuela avaient été le théâtre de deux catastrophes autrement meurtrières. Reuters

rendu les avions plus sûrs. Ces vingt dernières années, le nombre de tués par million de vols a été divisé par trois, alors que la démocratisation, la déréglementation ont entraîné l'engorgement croissant du ciel et l'engorgement des aéroports. D'où les idées d'avions géants à 900 sièges, type Airbus A380, pour tenter de résoudre ce problème...

Pourtant, les problèmes ne manquent pas et leur résolution n'est pas à l'ordre du jour. Citons pêle-mêle l'état des avions d'occasion, une réglementation internationale à géométrie variable, la formation des pilotes, le régime d'hyper-compétition entre compagnies, les coûts de maintenance (*lire ci-dessous*), les infrastructures portuaires sans véritables normes, la qualité très inégale des compagnies...

Le catalogue est long et, parfois, la conjonction de certains de ces facteurs aboutit à un

crash dramatique. Les deux auteurs étudient ainsi chacun de ces paramètres, soulignant fortement qu'une meilleure information des passagers était indispensable - y compris à leur demande - pour faire son choix entre « bonnes » et « mauvaises » compagnies.

Faut-il accepter de monter à bord de certains appareils ressemblant parfois à des poubelles ?



C'est-à-dire entre accepter ou refuser d'embarquer à bord d'un avion qui ne semble pas présenter toutes les garanties, comme cela est arrivé l'an dernier à Istanbul et en Tunisie.

Gaïa et Nouvel font également remarquer que des incidents ou des accidents ne sont pas l'apanage des « compa-

gnies à la petite semaine », mais aussi de compagnies ayant accompagné une bonne partie de l'histoire de l'aéronautique. C'est aussi le point de vue d'un journaliste et d'un ancien pilote de ligne (2), qui ont dénoncé, au début de cette année, des « bizarreries » ou

des fautes inexcusables.

Faut-il pour autant prendre au pied de la lettre le « classement » des compagnies aériennes cité dans la deuxième partie de l'ouvrage ? Faut-il donner plus que de raison de l'importance à la « liste noire » européenne, qui met au banc de l'Europe 92 compagnies

dont quasiment personne n'a jamais entendu parler ? Faut-il oublier que les impératifs économiques constituent le seul instrument sur le tableau de bord de bien des compagnies ? Faut-il embarquer dans des avions qui ressemblent parfois à des poubelles volantes ?

Les prévisions montrent que d'ici à quelques années, un avion tombera chaque semaine dans le monde. Il est grand temps de prévenir des catastrophes qui feront des centaines de victimes et des milliards d'euros de pertes.

Tout cela pour éviter qu'un jour, le hasard et la fatalité soient les seuls pilotes dans le cockpit. ●

Ph. D.

➤ (1) « Sécurité et compagnies aériennes : le guide », Daniel Gaïa et Pascal Nouvel, 415 p., 24 €

➤ (2) « Transport aérien : le dossier noir », François Hénin et Henri Marnet-Cornus, 19 €, éditions Privé

LA PHRASE

“ Payer moins cher équivaut parfois à sacrifier une partie de sa sécurité. Il est important de le savoir avant de choisir ”

Daniel Gaïa et Pascal Nouvel, auteurs

Sainte-Odile Colère des familles



Spinetta. « Mépris », répond Echo.

« Ce qui nous frappe après six semaines de procès, c'est la bonne conscience aussi bien des ingénieurs d'Airbus que des fonctionnaires de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), du contrôleur aérien et d'Air Inter » : les familles des victimes du crash de l'A320 au Mont Sainte-Odile, qui avait fait 87 morts le 20 janvier 1992, laissent éclater leur colère. Celle-ci se base surtout sur l'humain. Et là... « Ils considéraient tous avoir admirablement travaillé (...), avec un manque total de considération, pour ne pas dire du mépris, pour l'être humain », précise l'association Echo, qui fédère ces familles.

La semaine dernière, Jean-Cyril Spinetta, le PDG d'Air France, était venu au secours de l'ex-compagnie Air Inter, affirmant que « la sécurité était son obsession. Il y avait un dialogue constant entre l'exploitant et le constructeur ».

De même, Daniel Cauvin, ancien directeur général adjoint d'Air Inter, a nié toute responsabilité sur l'absence d'avertisseur de proximité du sol (GPWS). Il a précisé qu'« en tant que responsable des avions en service », son rôle se bornait « à préparer un avion défini par d'autres, en l'occurrence la direction des avions nouveaux », et qu'il n'avait donc « pas à définir ce qu'était un avion nouveau » (ce qu'était d'ailleurs l'A320 à l'époque, ndlr).

Des propos mis à mal par le procureur Palpacuer, qui a souligné que si le GPWS avait tant de défauts (des alarmes intempestives selon Air Inter), « pourquoi 90 % des compagnies ont-elles pris le risque d'en équiper leur flotte ? »... ●

La maintenance, ce talon d'Achille de la sécurité des avions civils

En jargon d'aviation, on dit : « Quand un avion tombe, c'est qu'il y a quelqu'un, quelque part qui n'a pas fait son boulot ». La maxime a le mérite d'être claire et n'a pas varié d'un pouce depuis les années 30. En fait, elle place devant ses responsabilités toute la chaîne qui, depuis l'avionneur jusqu'à l'agent de piste, en passant par les compagnies aériennes, les pilotes, les sociétés ou les services de maintenance, « touche à l'avion ». C'est souvent de la théorie, car il faut pouvoir prouver qui a failli. Mais c'est aussi un principe de base.

Le marché mondial des pièces détachées d'avions se chif-

fre en dizaines de milliards d'euros par an. D'où l'appétit de certaines sociétés, peu scrupuleuses, qui n'hésitent pas à fournir des pièces dotées de faux certificats de garantie ou à vendre également au prix du neuf des organes récupérés en fait dans des cimetières d'avions...

La mondialisation est passée par là aussi, avec une véritable guerre des prix qui a engendré celle des coûts. Il faut savoir qu'en vingt ans d'exploitation, les pièces détachées d'un avion représentent son prix neuf ! Alors on va même jusqu'à louer des pièces, on va se fournir chez des revendeurs douteux, on de-

mande même aux personnels d'entretien d'être moins rigoureux sur les tests ou d'espacer les réparations.

Ces dernières années, de terribles catastrophes ont eu lieu, comme celle d'un appareil américain effectuant la liaison Hawaii-Los Angeles et qui s'est abîmé dans le Pacifique.

Les enquêteurs américains ont prouvé que l'une des pièces du gouvernail de direction avait été achetée non pas à son constructeur d'origine, mais à un revendeur qui commercialisait des pièces d'origine chinoise ! Donc non certifiées, donc incapables de résister longtemps aux contrain-

tes liées aux vols à haute altitude, mais tellement moins chères ! Dans le monde de la contrefaçon aérienne, comme dans celui des DVD et du luxe d'ailleurs, la Chine se taille la part du lion.

Tout cela existe-t-il ? Oui. Cela est-il général ? Non. Sinon, il est évident que bien plus d'avions tomberaient chaque année dans le monde. Tout le monde parle de sécurité, mais existent en face les impératifs économiques de rentabilité, dans un secteur dont la marge dégagée n'est que de 3 %. Il faudra que ces deux impératifs se rejoignent sans s'opposer, sinon... ●

Philippe DAGNEAUX



Rigueur à l'entretien = sécurité.