

## Deuxième Chronique d'octobre 2011

Jean Belotti

### Réponses exploitées pour l'Interview de la rédaction TourMag

(<http://www.tourmag.com>)

du vendredi 14 octobre 2011

*Question : Un ouvrage vient de reproduire l'ensemble du contenu de l'enregistrement sonore fait en cabine de pilotage lors du vol AF447 Rio/Paris, alors qu'à notre connaissance seul ce qui concernait l'accident devait être exploité ?*

**Réponse :** Exact. Vous noterez que les médias ont aussitôt reproduit certaines réactions d'organismes et personnalités. Plusieurs de mes lecteurs m'ont également fait part de leur point de vue. Entre autres :

- le fait d'annoncer que l'auteur avait été chef de patrouille acrobatique habitué des meetings aériens n'est pas une condition suffisante pour se permettre de donner un avis fondé sur le comportement de pilotes du transport aérien civil ;
- le fait de passer outre une réglementation internationale et européenne, dont il ne pouvait ignorer l'existence, constitue une violation manifeste du secret de l'instruction qui porte gravement atteinte à la mémoire des navigants et des passagers victimes de l'accident ;
- l'objectif n'est pas d'apporter des éléments supplémentaires en vue de la manifestation de la vérité, mais de faire une bonne opération de marketing.

Étant donné qu'il ne m'appartient pas de commenter le comportement d'une personne, quelle que soit sa fonction, voici simplement des faits :

- Les conditions d'utilisation des transcriptions du CVR sont précisées dans le document de référence (Annexe 13 de l'OACI - Enquête - Chapitre 5 - pages 8 à 12. Responsabilité de l'ouverture et de la conduite de l'enquête (§ 5.1 à 5.17). En ce qui concerne la divulgation des éléments, il est énoncé: "*L'Etat qui mène l'enquête ne communiquera aucun des éléments pris en compte - dont les enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et transcription de ces enregistrements - à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident*". En effet, la justice américaine a estimé que la protection de la vie privée avait une valeur juridique supérieure au droit à l'information.

- Une Directive (N° 94/56 du Conseil de l'Union Européenne du 21/11/94) - réalisée à la suite de la prise en compte de quatre différentes études - a établi les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile. Son article premier définit son objectif qui est "*...d'améliorer la sécurité aérienne en facilitant la réalisation diligente d'enquêtes techniques, dont l'objectif exclusif est la prévention de futurs accidents ou incidents*". Sans faire une analyse détaillée de cette Directive, il est bon de savoir qu'elle contient 13 articles énonçant les six principes fondamentaux dont : "*L'interdiction d'utiliser l'enquête technique à des fins autres que celles de la prévention des accidents*".

Ainsi, les propos personnels des pilotes sans rapport avec le déroulement du vol ne sont donc pas exploités par les experts et ne figurent pas dans leurs rapports.

C'est la raison pour laquelle le BEA a aussitôt réagi dans un communiqué, en notant :

- que des transcriptions partielles, de surcroît erronées, n'avaient aucun lien avec l'accident, les paroles ayant été prononcées plus d'une heure avant sa survenance ;
- que les données enregistrées sont couvertes par le secret professionnel ;
- qu'elles avaient été divulguées auprès des médias, à des fins autres que l'enquête de sécurité ;

- que des interprétations et spéculations qui en résulteront ne manqueront pas de troubler le public en alimentant une polémique stérile.

Il reste que si la transcription complète - non expurgée des propos n'ayant rien à voir avec le déroulement du vol - a pu être exploitée, c'est qu'il y a eu une fuite, dont, à ce jour, on ne connaît pas l'origine !

**Question :** *Récemment l'indépendance du Bureau Enquête et Analyse (BEA) a été mise en cause. Nous avons lu : "Le BEA ne prend en compte que l'aspect du pilotage, car il en a reçu l'ordre pour défendre les intérêts aéronautiques de notre pays" ! Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez ?*

**Réponse :** Cette notion d'indépendance est un thème récurrent qui, depuis des années, est régulièrement exploité par des médias en mal de copies. Pour comprendre que cette critique n'est absolument pas fondée, permettez-moi, tout d'abord, de dire deux mots sur ces qualificatifs de "dépendance" et d'"indépendance".

- Le concept d'indépendance est synonyme de celui de souveraineté. Or, on est ou on n'est pas souverain. Il n'y a pas de situation intermédiaire. Il suffit, pour s'en convaincre, de se référer à la définition du dictionnaire: "*Caractère du pouvoir d'un Etat qui n'est soumis au contrôle d'aucun autre Etat*". Les Etats qui composent la Communauté Européenne ont, certes, selon le principe de la subsidiarité, encore "*quelques grains à moudre*", mais ils ont, en fait, perdu leur souveraineté. D'ailleurs, cela a amené plusieurs observateurs à poser la question de savoir si, dans les prochaines années, le nombre de députés français ne serait pas excessif, pour traiter des seules questions subsidiaires, laissées à leur appréciation.

- Il en est de même de la notion d'indépendance: "*Qui ne dépend d'aucune autorité ; libre ; autonome*". Or, dans notre monde de complexité croissante, aux multiples liens relationnels existant entre tous les intervenants, il ne peut y avoir "indépendance" au sens strict du terme.

Cette précision étant donnée :

- on admettra que la suggestion qui a été faite de créer un organisme de la sécurité européen qui serait qualifié d'indépendant poserait, immédiatement et en priorité, la question de son financement. Ainsi, d'une façon ou d'une autre, cet organisme dépendrait donc, *de facto*, de l'Institution assurant son financement.

- de plus, se poserait également la question du choix de ses responsables et de ses enquêteurs. En effet, tous les pressentis seraient, de toute évidence, issus de divers organismes (Administration, Compagnie, Constructeur, Motoriste, etc ...) au sein desquels ils ont pu développer leur spécialisation. Ils auraient donc tous eu, dans le passé, un lien de dépendance hiérarchique avec un organisme ou un autre.

En conclusion, l'insistance qui est mise sur la notion d'indépendance pour faire peser une suspicion sur les rapports du BEA et sur les travaux de ses enquêteurs n'est qu'un leurre et j'ai, au cours des nombreuses causeries - faites devant diverses associations et organismes ou émissions télévisées - eu l'occasion de le démontrer. Aujourd'hui, afin de justifier, une nouvelle fois, combien il est vain d'essayer de faire croire qu'il existe un lien de cause à effet entre dépendance et honnêteté des personnes et organismes concernés, voici une explication, une raison et un témoignage :

#### 1.- L'Explication

Les experts judiciaires et les enquêteurs du BEA, doivent - pour une œuvre commune - prendre en compte des centaines de données, voire des milliers. Initialement, ces données sont éparpillées. Il faut donc, d'abord, les trouver, les analyser, puis les regrouper. Face à ces milliers de données, se trouvent dans la même situation que la personne qui vient d'ouvrir une boîte de mille

morceaux en vrac d'un *puzzle* à reconstituer. Avec persévérance, patience, les morceaux seront identifiés et assemblés, jusqu'à ce que l'image prenne, partiellement, forme. Des parties du *puzzle* seront plus difficiles que d'autres à reconstituer. Mais, en fin de compte, même si quelques pièces manquent, le tableau final apparaîtra dans sa globalité.

Imaginons que ce tableau soit un paysage représentant des champs recouverts de neige avec des enfants, entassés sur des luges glissant sur la route et des personnages, chaudement habillés, marchant avec précaution sur une route glissante. Sans risque de se tromper, on pourra affirmer qu'il s'agit bien d'un paysage d'hiver. Eh bien, la mission des experts s'apparente à cette reconstitution d'un *puzzle*, composé d'éléments factuels, rationnels et bien identifiés. Dans cette reconstitution, l'expert ne peut échapper à la rigueur, à l'objectivité, à l'honnêteté, à l'impartialité, qui doivent guider son comportement. En effet, il lui est impossible de déformer la réalité. Le ferait-il, que cela ne passerait pas inaperçu. Remplacer un morceau blanc du *puzzle* dans le champ de neige, par un morceau vert d'une herbe, parsemée de marguerites, sauterait, aussitôt, aux yeux de n'importe quel observateur. Certes, quelques morceaux du *puzzle* pourraient manquer, mais cela n'aurait aucun effet sur la perception du tableau final. Bien sûr, on ne peut écarter le cas où de très nombreuses pièces du *puzzle* n'ont pu être identifiées. Dans ce cas, les experts ne peuvent alors qu'émettre des hypothèses étant, par honnêteté intellectuelle, dans l'incapacité de conclure et de donner un avis motivé.

## 2.- La raison

Nous venons de voir pourquoi un expert ne pouvait pas, d'une façon isolée, "tricher". Mais *quid* d'une complicité de plusieurs acteurs en vue d'une manipulation, d'une falsification, d'une substitution, d'une déformation des faits ? La réponse est simple. Cette complicité est impossible pour les trois raisons suivantes :

- ①- Dans les expertises modernes, le nombre d'experts, intervenant dans une affaire, est tel, que tout acte de malveillance devrait avoir reçu l'approbation de plusieurs confrères, étant, alors, nécessairement "mis dans le coup". De plus il existe des centaines de scellés de justice, photos, films, pris pas la Gendarmerie du Transport Aérien, tous éléments de preuve qui ne peuvent être occultés.
- ② - Pour obtenir la participation à de telles actions, des instructions, exécutables instantanément, devraient alors être données, simultanément, à plusieurs organismes (Administration de tutelle, Constructeurs, Gendarmerie, Laboratoires, Justice,...), afin que la cohérence soit conservée entre tous les éléments de preuve.
- ③ - De telles dispositions obligerait de très nombreuses personnes impliquées dans l'opération, au respect du "secret".

Or, dans le contexte de l'organisation de l'aéronautique civile française, une telle opération est inimaginable, même en supposant qu'elle puisse être motivée par un souci de "protéger" des intérêts économiques ou politiques.

En effet, il n'y a pas de réponse à la question de savoir quelle serait la "personne" qui aurait, simultanément, non seulement l'autorité nécessaire pour imposer sa volonté, mais, également, la capacité d'imposer le secret ?

En ce qui concerne l'éventualité d'une complicité collective, se situe celle relative à la falsification des "boîtes noires". Or, démonstration scientifique a été faite que, grâce aux moyens d'investigation actuellement à la disposition des experts, toute falsification peut rapidement être démasquée d'une façon certaine.

## 3.- Le Témoignage

Ayant, pendant plus de vingt ans, diligencé des travaux avec des enquêteurs du BEA, des ingénieurs et techniciens des constructeurs, motoristes et équipementiers, j'ai pu constater leur haut niveau de conscience professionnelle, leur honnêteté intellectuelle, la rapidité avec laquelle ils ont, tous, accepté de coopérer à la recherche de la manifestation de la vérité. Il en résulte que

l'hypothèse d'une participation "volontaire" ou "commandée" de ces personnes à des opérations collectives inavouables est donc à écarter, sans aucune restriction.

*Question : Le fait que les sondes Pitot du vol AF 447 aient été déclarées être à l'origine de l'accident amène les interrogations de savoir comment sont validés les sous-ensembles équipant les avions ; comment sont remplacés ceux défectueux ; qui décide de ces modifications et sont-elles toujours appliquées ?*

**Réponse :** Pour pouvoir être exploité, tout aéronef - après avoir donné satisfaction à tous les tests et vérifications au cours d'une longue procédure de certification - reçoit un CDN (Certificat De Navigabilité). Toute modification, aussi minime soit-elle, par rapport à ce CDN originel, doit faire l'objet d'un document d'application approuvé par les autorités.

Une modification de l'avion ou d'un de ses constituants peut être demandée par une autorité ou provenir de l'avionneur ou du fabricant. Elle est matérialisée par l'édition d'un SB ("Service Bulletin") qui doit faire l'objet d'un document d'application interne à l'exploitant, même si celui-ci décide de ne pas l'appliquer, auquel cas il doit en expliquer le pourquoi.

Un SB peut être de quatre différents degrés, le premier étant "obligatoire", le second étant "recommandé" :

1.- "SB ALERT". Affectant la sécurité, il demande une modification rapide sur un constituant. Dans ce cas, il est suivi (ou précédé) :

- d'une AD ("Airworthiness Directive") pour les autorités FAR/JAR (américaines et européennes) ;
- ou d'une CN ("Consigne de Navigabilité") pour les autorités françaises.

Retenir que l'application des AD/CN est impérative, avec soit une date butée d'application, soit la répétition d'une tâche à intervalle déterminé en heures et/ou en cycles.

Important : Les aéronefs sur lesquels une AD/CN n'a pas été appliquée à la date limite ont leur CDN suspendu.

2.- "SB Recommended". Affectant les conditions opérationnelles, les exploitants ne sont pas tenus de l'appliquer, mais étant donné que ce type de SB a souvent pour origine des demandes des exploitants eux-mêmes, ils sont donc quasiment toujours appliqués.

3.- "SB". S'agissant généralement d'améliorations de fiabilité, il ne concerne que des modifications minimales n'affectant en rien, ni la sécurité, ni les conditions opérationnelles.

4.- "SB Evaluation". Les évaluations de nouveaux matériels devant être approuvées par les autorités, il précise le ou les matricules des aéronefs sur lesquels s'effectueront les évaluations et la durée de l'évaluation.

Pour être complet, il existe également d'autres documents avionneurs ou fabricants, tels que les SIL ("Service Information Letter") qui ne sont pas soumis à l'approbation des autorités et qui préviennent les exploitants de possibles problèmes et comment y remédier, ainsi que des changements de références de pièces détachées dites "Standard" (toute pièce qui fait l'objet d'une norme internationalement reconnue).

Quant au remplacement de pièces (moteur, avionique, trains, petites pièces, etc...), il n'affecte pas le CDN de l'aéronef, à condition que les références des pièces remontées :

- soient explicitement décrites dans l'IPL ("Illustrated Parts List") du NHA ("Next Higher Assembly") sur lequel elles sont montées ;
  - soient explicitement décrites comme interchangeables dans un SB ;
- et cela, de NHA en NHA, depuis la plus petite rondelle jusqu'à l'avion lui-même.

**Question :** *Au sujet de l'accident de l'AF447, un média suggère que la prudence des experts judiciaires qui ressort de leur pré-rapport qu'ils viennent de remettre au magistrat instructeur pourrait être due à leur "pedigree" d'anciens commandants de bord d'Air France. Est-ce possible ?*

**Réponse :** Même si cette nouvelle suspicion est formulée au conditionnel, il n'en reste pas moins qu'elle jette un discrédit sur l'honnêteté intellectuelle des experts judiciaires, qui - comme je l'ai expliqué dans la réponse à la question précédente - sont obligatoirement tous issus de divers organismes, institutions, compagnies, constructeurs,... où ils ont acquis leurs connaissances et développé leur savoir-faire dans leur spécialisation.

De plus, dans ce type de pré-rapport, les experts judiciaires ne citant que les faits recueillis, il n'y a donc pas lieu de leur attribuer le qualificatif de "*prudent*" ; d'affirmer que "*des passages laissent planer une certaine ambiguïté*" ; "*qu'ils ne tranchent pas sur la question...*".

En effet, ce n'est que dans leur rapport final que figureront les causes retenues de l'accident ; l'analyse du comportement de l'équipage en référence aux règles de l'art ; la présentation des facteurs contributifs (en amont de l'accident et dans l'environnement) et la localisation des responsabilités éventuelles, tous éléments qui permettront à la justice de dire le droit.

Découlant de votre question, une autre se pose au sujet de l'utilité de ces pré-rapports :

Les juges en charge du dossier sont en contact permanent avec les experts et ils sont donc régulièrement tenus au courant de l'avancement des travaux, ne serait-ce que par des notes internes. Ils n'ont donc pas besoin d'un pré-rapport.

Alors, pourquoi ces demandes faites aux experts de rédiger des pré-rapports ? Elles ne peuvent résulter que de la pression des représentants des Parties civiles et des médias. Malheureusement, au lieu de ne prendre en compte que l'état d'avancement des travaux - tel que généralement bien précisé en début desdits documents d'étape - ils font systématiquement l'objet de critiques, non fondées, auxquelles les experts ne peuvent répondre, étant tenus au secret de l'instruction et à l'obligation de réserve.

Un exemple : Il y a une vingtaine d'années, intervenant en contre-expertise avec un confrère, nous avons pris la précaution d'intituler notre rapport faisant le point de la situation : "Synthèse globale condensée de l'existant" en précisant :

- que cette synthèse de l'existant réunissait les faits les plus importants du dossier d'instruction ;
- qu'elle était globale, en ce sens qu'elle ne concernait que les pièces cotées qui nous avaient été communiquées ;
- qu'elle était condensée, en ce sens qu'elle ne présentait qu'un résumé des points traités ;
- qu'elle serait suivie des conclusions des travaux que nous allions diligenter.

Eh bien, malgré ces précautions, pendant toutes les années de la procédure, nous avons été accusés par certains défenseurs d'avoir changé d'avis !

Enfin, à la place de ces rapports qui sont obligatoirement remis aux représentants des Parties civiles et qui se retrouvent dans les mains des médias, l'expérience montre que des contacts réguliers entre magistrats et Parties civiles sont beaucoup plus efficaces pour l'aboutissement de la démarche commune, celle de la manifestation de la vérité.

## Questions des lecteurs

**Question :** *J'ai lu que le nombre de bagages égarés ou perdus dans les aéroports a dépassé les 29 millions en 2010. Est-ce possible ?*

**Réponse :** On ne voit vraiment pas pourquoi, un bagage, une fois identifié avec un "tag" indiquant sa destination finale, il puisse se perdre ! Et pourtant, le décevant constat est là, très pénalisant pour les passagers, mais également très coûteux, presque trois milliards de US\$ pour les compagnies en 2010. D'ailleurs, selon une étude conduite par Amadeus, en avril dernier, pas moins de 34 % des passagers ont connu des problèmes de bagages au cours de leurs derniers vols !

Mais rassurez-vous ! LIATA (Association Internationale des Transporteurs Aériens) espère réduire ce montant de 1,2 milliards en 2012, deux organismes (SITA et Amadeus) ayant mis au point le système "Altea Baggage Tracking" (intégrant les programmes "Altea Departure Control" et "SITA BagMessage") grâce auquel les passagers pourront connaître en temps réel et sur leur smartphone le statut de leurs bagages, là où le service sera disponible. Dans une première phase, le système sera implanté dans 54 aéroports dans le monde.

**Question :** *Est-il vrai que les compagnies aériennes desservant l'Union Européenne seront contraintes, à partir de 2012, de payer un dédommagement pour 15% de leurs émissions de gaz carbonique conduiront à une nouvelle taxe que devront supporter les passagers ?*

**Réponse :** La Commission Européenne a effectivement annoncé que les billets d'avions pourront être majorés en Europe à partir de 2012 pour aider les compagnies aériennes à financer leur contribution à la lutte contre le réchauffement climatique imposée par l'Union Européenne dans son espace aérien. Bruxelles a évalué cette augmentation entre 2 et 12 € pour un vol, soit un surcoût de 4 à 24 € pour un aller-retour transatlantique.

Précisions : Le dédommagement pour 15% de leurs émissions de CO<sup>2</sup> sur le trajet a pour objectif de réduire ces émissions. Or, au prix du marché du CO<sup>2</sup>, en 2012, ces 15% vont coûter 380 millions d'€ aux compagnies. Cela étant, Bruxelles justifie sa position : *"Les compagnies aériennes connaissent avec certitude le nombre de quotas (droits à polluer) qu'elles recevront à titre gratuit chaque année jusqu'en 2020. Au prix courant du marché, ces quotas gratuits (182 millions de tonnes en 2012, 172 millions en 2013 et les années suivantes) représentent plus de 20 milliards d'€ sur la prochaine décennie. Grâce à ces revenus potentiels, les compagnies aériennes pourraient investir dans la modernisation des flottes, l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation de carburant aviation non fossile"*.

**Question :** *La rémunération annuelle brute du Directeur Général d'Air-France KLM a atteint 1,3 millions d'euros brut pour l'exercice 2010/2011, soit une augmentation d'environ 46 % par rapport à l'exercice précédent. Ne trouvez-vous pas cela excessif ?*

**Réponse :** Comme vous, j'ai relevé dans la revue Challenge, pour 2010/2011, les chiffres suivants : part fixe de la rémunération 750.000 euros et part variable 562.500 euros. Ils ont été votés par le Conseil d'Administration qui a constaté *"que le résultat d'exploitation ajusté était très supérieur au budget et que la rémunération, avait été appréciée au regard de la qualité et de la réactivité du management tant en interne que vis-à-vis de l'extérieur, dans un environnement particulièrement difficile"*.

Cependant, il reste que quelques-uns de mes lecteurs ont été étonnés :

- de la disproportion entre l'augmentation de salaire de son DG (46%) et celle des employés qui n'a été que de 1,6%, alors qu'eux également, tout le long de la chaîne hiérarchique, n'ont pas démerité ;
- du fait qu'en 2009/2010, alors qu'Air France déjà fortement concurrencée par les "low-cost" avait vu la cote de son action en bourse s'effondrer ; avait pris une série de dispositions pour réduire ses coûts ; avait été mis en examen à la suite du crash du Rio/Paris ; avait rétrogradé dans le classement sécuritaire des compagnies aériennes, puisse accorder à son DG une rémunération atteignant déjà les 900.000 euros au total (dont part fixe 750.000 € et part variable 150.000 €) !

\_\_\_ \*\*\* \_\_\_