

Deuxième chronique de novembre 2011

— *** —

Interview de la rédaction de TourMag (<http://www.tourmag.com>)

du vendredi 4 novembre 2011

TourMaG : Que pensez-vous de la grève déclenchée le 29 octobre par les syndicats des 15.000 hôtesse et stewards, dits PNC (Personnel Navigant Commercial), pour raison de sécurité ?

Jean Belotti : *Question épineuse, en ce sens que quels que soient les points de vues exprimés sur de tels sujets sensibles, ils déclenchent systématiquement des réactions de tout un public non initié, d'autant plus que les tenants et aboutissants ne sont pas connus ! Certes, force est de constater que la grande majorité des citoyens ont trouvé inadmissible et incompréhensible ce mouvement de grève déclenché lors de ce long week-end de la Toussaint, alors que les familles se déplacent pour se recueillir devant les tombes d'êtres chers. Cela étant, puisqu'il est question de sécurité, il convient cependant de ne pas occulter le rôle sécuritaire du PNC.*

TourMaG : À savoir ?

J.B. : *Aussitôt arrivé à bord, le PNC est occupé par les décisions relatives à l'embarquement (priorités à l'embarquement ; handicapés ; enfants voyageant seuls, etc...) et effectue sa visite pré-vol, consistant en plusieurs vérifications (armement commercial embarqué : prestations hôtelières ; état de la cabine et des toilettes ; bon fonctionnement des sièges ; etc...).*

Mais, également, en respectant une procédure bien définie et rigoureuse, il contrôle la présence et le bon fonctionnement des équipements de secours et effectue les essais de sécurité individuelle (ceintures de sécurité ; gilets ; masques à oxygène,...) et collective (cheminement lumineux au sol ; consignes lumineuses de sécurité ; détecteurs de fumée ; alarme sonore d'évacuation,...).

Puis, dès la fermeture des portes de la cabine passagers, plusieurs PNC procèdent simultanément à la présentation des consignes de secours.

L'occasion m'est ici donnée de rappeler aux passagers abonnés, ayant donc assisté de nombreuses fois à cette présentation, qu'ils doivent cependant rester attentifs. En effet, lors d'évacuations rapides de l'avion à la suite d'incidents ou d'accidents, il est arrivé que plusieurs passagers aient perturbé le déroulement des opérations par méconnaissance ou oubli des consignes de sécurité.

TourMaG : Cela se passe à l'embarquement, mais en vol, n'ont-ils pas un rôle encore plus important ?

J.B. : *Bien sûr. J'y arrive. Ils ont un rôle primordial pour la sécurité des passagers en cas d'incidents survenant en vol (assistance à des passagers malades ; vérification de l'application des consignes de sécurité ; contrôles réguliers des toilettes ; détecteurs de fumée ; extincteurs automatiques ; dégagement des allées ; application des consignes lumineuses le cas échéant ; présence et ronde en cabine ; assistance en cas de dépressurisation rapide) ou au sol (procédure d'évacuation rapide des passagers).*

Cela me remet en mémoire une évacuation faite, il y a bien longtemps, en moins d'une minute, de tous les passagers d'un B747. Plus près de nous, idem pour celle du vol de Toronto. Dans tous les exemples connus, c'est donc avec sang-froid que les PNC, en appliquant strictement les consignes, ont permis de procéder à l'évacuation de tous les passagers dans les temps prévus - ou parfois en moins de temps que prévu - montrant ainsi leur efficacité dans le déroulement des évacuations de secours. Les seuls incidents corporels survenus à quelques passagers ont essentiellement été dus au fait qu'ils n'avaient pas respecté les instructions données par le PNC.

TourMaG : On peut donc en conclure que de telles réconfortantes performances ne peuvent être réalisées qu'après une formation parfaitement adaptée aux types de situations que vous avez décrites ?

J.B. : *Effectivement, ce professionnalisme du PNC résulte d'un savoir-faire et d'une expérience acquise au cours de stages extrêmement représentatifs de la réalité. Je pense, entre autres, à la prouesse que représente pour les jeunes hôtesses l'épreuve consistant à éteindre un feu au bout d'une cabine en la traversant, dans le noir, un masque à oxygène sur le visage, un extincteur dans les mains.*

TourMaG : Quelques mots sur cette formation ?

J.B. : *Une formation théorique et pratique et un stage dans une compagnie aérienne sont nécessaires avant d'obtenir le "Certificat de Sécurité Sauvetage" (diplôme national délivré par la DGAC) sans lequel il est impossible d'exercer dans une compagnie aérienne française. Une fois embauché, le PNC reçoit une formation théorique et pratique de spécialisation sur un type d'avion particulier (on dit couramment "une qualif"), à l'issue de laquelle il lui est délivré une "attestation d'aptitude professionnelle", renouvelable tous les 15 mois, après un stage de maintien des compétences.*

Pour terminer, je ne voudrais pas omettre les situations extrêmement graves résultant d'actes de piraterie aérienne. Dans tous les cas connus, le PNC s'est comporté avec courage, abnégation et a toujours refusé de se séparer des passagers. L'occasion est donc propice pour le rappeler.

Ici, je n'ai fait qu'entrouvrir le rideau sur le rôle sécuritaire des PNC, ce qui devrait contribuer à porter un œil différent sur cette profession.

TourMaG : Pouvons-nous revenir à la justification de la grève qui était de s'opposer à la réduction le nombre de personnes par équipage selon certains types d'avions et selon certaines destinations ?

J.B. : *Il n'est pas de mon ressort de faire cette analyse. Mais pour ne pas botter en touche, disons que pour émettre un avis fondé il serait tout d'abord nécessaire de connaître l'origine de la définition du nombre de PNC, selon les types d'avions et les destinations, appliquée par Air France avant la grève, car il y a eu certainement une bonne raison ! Quant à la réduction du nombre de PNC décidée par Air France elle ne peut être inférieure à un minimum réglementaire (qui est de 1 PNC pour 50 passagers). Il convient alors de connaître l'origine du choix de ce seuil, ce qui amène la question de savoir si les syndicats ont ou non été consultés ?*

Enfin, dès lors qu'il s'agit d'un minimum fixé par un texte réglementaire - qu'il soit français ou européen - qui a été respecté par Air France, il y a donc eu erreur de cible, puisque ce n'est pas une grève contre Air France qu'il fallait déclencher, mais une action auprès des autorités concernées afin de démontrer que ce seuil est trop bas pour garantir la sécurité.

TourMaG : D'après les déclarations d'Air France selon lesquelles presque tous les vols avaient été assurés, cette grève a donc été inutile ?

J.B. : *Tout d'abord, il convient de préciser que la grève - d'après ce qui a été annoncé par les médias - a été initiée par deux syndicats de PNC, alors qu'un troisième, de surcroît le plus représentatif, ne s'est pas joint au mouvement.*

Lorsque j'étais Président de la Fédération Française des Navigants de l'Aviation Marchande, qui regroupait tous les syndicats des navigants, dès lors qu'il était question d'un mouvement de grève, j'insistais systématiquement sur le fait que "quelle que soit la légitimité d'une grève, elle ne doit être déclenchée qu'après vérification qu'elle sera largement suivie par les adhérents... sinon s'abstenir" et j'en décrivais les conséquences pernicieuses.

Le fait que plus de 90% des vols ont été assurés - même si certains ont été sous-traités à des compagnies partenaires et filiales - démontre que cette précaution élémentaire n'a pas été prise. Ainsi, la grève a donc été un coup d'épée dans l'eau, préjudiciable non seulement à Air France, aux entreprises directement et indirectement concernés par l'aérien et aux passagers, mais également à l'action syndicale, elle-même, rendue moins crédible.

TourMaG : Maintenant que le mal est fait, deux mots de conclusion ?

J.B. : *Tout d'abord, on retiendra que quel que soit le motif invoqué pour déclencher la grève, cela démontre, soit qu'il n'y a pas eu de concertations, soit qu'elles n'ont pas abouti à un accord. Dans les deux cas, cela résulte du délétère climat relationnel existant entre la Direction d'Air France et les organismes représentatifs de ses personnels.*

Confrontée à des difficultés de tous ordres - bien connues et non développées, ici - Air France doit impérativement prendre certaines décisions stratégiques afin de lui permettre de bien assurer sa mutation de compagnie nationale en compagnie privée et de compagnie régulière de prestige en compagnie capable de résister au tsunami des "lowcost". Pour ce faire, une participation constructive des personnels est indispensable.

Il reste donc à espérer que la nouvelle direction d'Air France prendra rapidement les mesures nécessaires qui lui permettront d'assurer sa pérennité. La récente déclaration de Jean-Cyril Spinetta - de retour aux commandes - s'inscrit parfaitement dans cet objectif de renouer le fil du dialogue et de la confiance, ayant déclaré : "que tout soit fait pour trouver, par le dialogue, des réponses concrètes aux revendications exprimées, concernant notamment les appréciations à bord des hôtesse et stewards sur la sécurité des vols" et ayant demandé "que ces appréciations soient arrêtées et qu'une large concertation soit lancée sur cette priorité qu'est la sécurité des vols, concertation qui associera l'ensemble des syndicats représentatifs".

— *** —

Foudroiement des avions

Question : *Sur un vol d'il y a plusieurs années, une boule de feu a parcouru la cabine de part en part. Le copilote en avait même été abasourdi. Ce phénomène est-il fréquent ?*

Réponse : *J'ai constaté une ou deux fois dans ma carrière ce phénomène de "foudre en boule" (ou "foudre globulaire"), sans aucun effet néfaste, ni sur les passagers, ni sur l'équipage, ni sur l'instrumentation de bord. Les avions de l'époque volaient à basse altitude et à faible vitesse. Je n'ai pas connaissance de la survenance de ce phénomène sur les avions actuels.*

Question : *Dans votre récente chronique vous avez dit qu'il y avait eu un accident grave, il y a plus de cinquante ans. Sur quel type d'avion ?*

Réponse (de Jean-Claude Bück) : *"L'avion perdu à la suite d'un foudroiement était un avion à hélices et le carburant de l'essence, dont les vapeurs sont bien plus inflammables que celles du kérosène".*

Question : *Vous nous avez dit qu'il n'y avait aucun risque d'explosion des vapeurs de kérosène déclenchée par la foudre. Mais des vapeurs d'essence ou de kérosène ne peuvent-elles pas exploser ?*

Réponse (d'André Fournier) : *"Concernant les effets de la foudre sur le kérosène contenu dans les réservoirs de l'avion, je pense que s'il n'y a pas eu de cas connu, c'est parce que les "mises à l'air libre" des réservoirs - qui permettent aux vapeurs de s'échapper - comportent, en plus, un dispositif anti-déflagrant empêchant la pénétration d'une flamme dans le réservoir".*