

CHRONIQUE DE FÉVIER 2010

RÉPONSES AUX QUESTIONS DES LECTEURS

— *** —

Questions sur les contrôles de sûreté dans les aéroports

Question : Au sujet de la vérification de l'identité des passagers, vous avez écrit que la vraie question était de savoir qui exploitera ces listes dans un temps limité, entre l'heure de la clôture du vol et le décollage de l'avion ? Avez-vous une réponse ?

Réponse : *Les informations réclamées aux compagnies sont uniquement recueillies aux comptoirs d'enregistrement, lorsque le passager présente ses papiers, donc trop tard pour être exploitées efficacement. De plus, ce ne sont que les données d'identité usuelles figurant sur le passeport, dites APIS (Advanced Passenger Information System). Les autorités françaises, conscientes de cette insuffisance - à l'instar de ce qui se pratique déjà aux États-Unis, depuis la fin 2001 - envisagent un nouveau système de certification plus en amont, dès la phase de réservation des billets, dénommé PNR (Passenger Name Record). Les données recueillies (moyen de paiement ; adresse de facturation ; numéros de téléphone et adresses courriels des passagers ; lieu de réservation ; nom de l'agent de voyage) peuvent permettre une meilleure première investigation et surtout, laisser le temps de la poursuivre, en cas de doute sur la non dangerosité du passager concerné.*

Notons que, pour être efficace, le système devrait être appliqué par toutes les compagnies desservant la France et l'Europe. Or, étant donné que les kamikazes savent que seuls les vols directs sont concernés par l'obligation d'information sur les passagers, il convient donc - comme la France l'a manifesté - que les données transmises concernent également toutes les personnes qui ont pu transiter par un pays ami (exemple : un vol Lagos-Amsterdam-Paris). Comme déjà indiqué le mois passé, il s'agit essentiellement d'un problème de coopération et de coordination entre les services compétents de tous les Etats.

Question : Au départ d'un grand aéroport français, j'ai été victime d'un abus d'autorité d'un agent de sécurité, mais malgré que son arrogance ait été constatée par les passagers présents, je n'ai rien pu faire, aucun autre responsable ou membre de la police n'étant à proximité !

Réponse : *Cette attitude complètement déplacée d'agents de sécurité m'a déjà été signalée, mais elle reste exceptionnelle. En cas de désaccord ou d'abus manifeste d'autorité vous pouvez envoyer un courrier (en RAR) au Préfet du département concerné et au Procureur de la République décrivant les faits (lieu, jour, heure,...), en joignant éventuellement une attestation d'un ou plusieurs témoins. Dans le cas où la faute serait reconnue et s'il s'agit d'une récidive, le double agrément de l'agent concerné pourra ne pas être renouvelé, auquel cas il ne pourra plus exercer, non seulement en France, mais également au sein de la Communauté Économique Européenne.*

Question : Dans les contrôles de sécurité, vous n'avez pas parlé du contrôle des bagages de soute qui peuvent aussi contenir des explosifs déclenchés à distance ?

Réponse : *Si de nouvelles technologies ont été utilisées pour les contrôles des passagers et de leurs bagages à main, elles ont également été mises au point pour améliorer le suivi des bagages. Ainsi, depuis 2006, l'utilisation d'étiquettes radio-fréquences (RFID) se généralise dans les aéroports. Air France/KLM teste actuellement le système entre Paris (CDG), Amsterdam (AMS) et Tokyo (NRT) en utilisant des fournisseurs de matériels et étiquettes à bagages différents sur chacun des sites.*

Il s'agit d'une innovation développée par une société française (IER) consistant à l'implantation d'une puce dans une étiquette qui permet de localiser les bagages enregistrés avec plus de précision que le traditionnel "code-barres". Cette solution répond parfaitement aux recommandations de l'Association Internationale des Transporteurs Aériens (IATA) laquelle, en 2005, avait approuvé la recommandation RP1740C préconisant l'UHF pour l'identification des bagages (recommandation basée sur trois normes : ISO/IEC 1800-6C, ISO/IEC 15961 et ISO/IEC 15962). Dans le cas où cette technologie confirmerait son efficacité et ses avantages, il en résulterait une adoption de la RFID dans le monde entier, au profit de la société française citée.

Autres questions

Question : Dans votre réponse sur l'évaluation de la quantité de CO² émise par les avions, vous n'avez pas parlé des bio-carburants ?

Réponse : *Dans ma chronique de mai 2008, j'avais indiqué qu'un avion utilisant de l'huile végétale avait déjà volé, il y a une quinzaine d'années et que Boeing et Rolls-Royce (motoriste) avaient bien avancé sur le fonctionnement d'un réacteur d'avion avec un carburant élaboré à partir de végétaux. C'est ainsi qu'en 2008, puis en 2009, des expériences ont été menées avec des Boeings, en utilisant un mélange à 50% de carburant actuel (Jet-A1) et de carburant à base de plantes (jatropha et algues). Actuellement, l'utilisation d'un carburant dit de deuxième génération - qui ne pénalise pas les ressources en eau ou la production alimentaire - a le vent en poupe, car il contribue à utiliser moins de pétrole, tout en améliorant l'absorption de CO² par les plantes. Cela étant, la question posée est de savoir si ces carburants de substitution seront viables et en quantité suffisante ? En effet, alors que l'aviation civile consomme des milliards de litres de Jet- A, on ne voit pas comment l'agriculture mondiale pourrait fournir du carburant à tous les avions de ligne de la planète.*

Question : Un porte parole d'Air France a annoncé que les personnes obèses - celles qui ne peuvent pas s'asseoir dans un seul siège d'avion lorsque le vol affiche complet - vont prochainement payer 75% du prix d'un second siège en plus du prix complet du premier siège. Qu'en est-il exactement ?

Réponse : *Air France-KLM a démenti l'obligation de faire payer un second siège aux passagers à forte corpulence. "La seule nouveauté que la compagnie propose à compter du 1er février est, en cabine économique, si celle-ci n'est pas complète, le remboursement du second siège que le passager à forte corpulence aurait choisi d'acheter" a souligné le transporteur. Il est rappelé que la compagnie offre, depuis 2005, "aux passagers à forte corpulence la possibilité d'acheter un second siège pour garantir le meilleur confort possible et leur sécurité, second siège bénéficiant d'une réduction de 25%".*

Question : Avec les récents accidents, est-ce que la sécurité du transport aérien n'est pas en train de se dégrader ?

Réponse : *Voici la liste (établie par Safey-aviation) des 30 accidents survenus en 2009. Les vols réguliers avec passagers sont en bleu.*

- 01- 07 février 2009 - Brésil - Embraer EMB 110P1 de Manaus Aerotaxi -24 victimes
- 02- 12 février 2009 - Etats-Unis - de Havilland DHC de Colgan Air - 49 victimes
- 03- 15 février 2009 - Iran - HESA Iran du constructeur HESA - 5 victimes
- 04- 20 février 2009 - Egypte - Antonov 12 B d'Aeroflit - 5 victimes
- 05- 25 février 2009 - Pays Bas - B737-8F2 de Türk Hava Yollari - 5 victimes
- 06- 06 mars 2009 - Inde - prototype de NAL Saras - 3 victimes

- 07- 09 mars 2009 - Ouganda - Ilyushin 76T cargo d'Aéroflit -11 victimes
- 08- 23 mars 2009 - Japon - McDonnell Douglas MD-11F de FEDEX - 2 victimes
- 09- 09 avril 2009 - Indonésie - BAe 146-300 cargo d'Aviastar Mandiri - 6 victimes
- 10- 29 avril 2009 - Congo - Boeing 767-275 de Bako Air - 7 victimes
- 11- 10 mai 2009 - Honduras - BAe 3212 d'une compagnie privée - 1 victime
- 12- 26 mai 2009 - Congo - Antonov 26, cargo de Service Air - 3 victimes
- 13- 01 juin 2009 - Océan Atlantique - Airbus 330-203 d'Air France - 228 victimes
- 14- 29 juin 2009 - Indonésie - DHC6 Twin-Otter 300 d'Aviastar Mandiri - 3 victimes
- 15- 30 juin 2009 - Comores - Airbus 310-344 de Yemenia AW - 152 victimes
- 16- 15 juillet 2009 - Iran - Tupolev 154M de Caspian AL - 168 victimes
- 17- 24 juillet 2009 - Iran - Ilyushin 62M d'Aria Air -16 victimes
- 18- 02 août 2009 - Indonésie -DHC6 Twin-Otter 300 de Merpati Nusantara AL - 15 victimes
- 19- 04 août 2009 - Thaïland - ATR 72-12 de Bangkok AW -1victime
- 20- 11 août 2009 - Guinée - DHC6 Twin-Otter 300 d'Airlines PSG - 13 victimes
- 21- 14 août 2009 - Portugal - Beechcraft 99 de Skydive Portugal - 2 victimes
- 22- 16 août 2009 - Malaisie - Prototype Avcen Jetpod -1 victime
- 23- 26 août 2009 - Congo - Antonov 12BK, cargo d'Aero Fret Business - 6 victimes
- 24- 24 septembre 2009 - Afrique du Sud - BAe 4121 de SA Airlink -1victime
- 25 -17 octobre 2009 - Philippines - Douglas DC-3C (C47-D) cargo de Victoria Air - 4 victimes
- 26-21 octobre 2009- Emirats - Boeing 707-330 C cargo de Sudan AW - 6 victimes
- 27- 01 novembre 2009 - Russie - Ilyushin 76 du Ministère de l'intérieur Russe - 11 victimes
- 28- 09 novembre 2009 - Kenya - Beechcraft 1900D de Blue Bird Aviation - 1 victime
- 29- 12 novembre 2009 - Rwanda - CR Jet CRJ 100ER de Rwandair Express- 1 victime
- 30- 28 novembre 2009 - Chine - Mc Donnell Douglas MD-11F d'Avient Aviation - 3 victimes

De cette liste, force est de constater une amélioration. En effet, il y a eu 30 accidents ayant causé la mort de 747 passagers, alors que la moyenne des dix précédentes années a été de 802 victimes. Sur ces 30 accidents, seuls 11 concernaient des vols avec passagers, ce qui est le nombre le plus faible des 60 années passées. On retiendra que l'Afrique reste la zone la moins sûre, puisqu'avec seulement 3% des vols mondiaux, 30% des accidents s'y sont produits.

On peut être inquiet en retenant que 11 accidents par an, cela fait presque un par mois ! Certes, mais sur ces 11 accidents d'avions transportant des passagers, on retiendra que les trois principaux (Air France, Yemenia AL, Caspian AL), ont fait, à eux seuls, 548 victimes. Mais, 3 accidents majeurs par an, c'est encore trop ! En connaître les causes permettra de prendre les dispositions utiles afin d'éviter le renouvellement du même type d'accident sur le même type d'appareil. Malheureusement, il existe de nombreuses autres situations accidentogènes (dysfonctionnements, anomalies, pannes, impasses, dégradations, insuffisances...: souvent révélées à la suite des travaux diligentés par les experts, lors des enquêtes ordonnées à la suite d'accidents aériens). Ceux qui sont des acteurs dans ce système du transport aérien (Administration de tutelle, compagnies, aéroports, pilotes, contrôleurs aériens,...) en sont conscients et ils continuent journallement à relever le défi de les débusquer, ce qui a conduit à une lente, mais quand-même, constante amélioration du niveau de sécurité.

Question : Est-ce que des compagnies figurant sur la liste noire ont été concernées dans les récents accidents ?

Réponse : Vous pouvez consulter la liste noire des compagnies exclues dans l'Union Européenne, par la Commission Européenne, sur : http://ec.europa.eu/transport/air-ban/doc/list_fr.pdf.

Dans les compagnies ou États figurant sur la liste noire, on relève, pour 2009, l'Indonésie avec deux accidents (18 victimes) et le Congo avec trois accidents (16 victimes), mais aucun accident d'une compagnie assurant un service régulier de transport de passagers.

J'ai déjà longuement développé les difficultés qui résultent de la mise en place d'une telle liste noire dans de précédentes chroniques (dont celle du 3 juillet 2009, interview Tourmag), entre autres, les difficultés d'établir des critères vraiment représentatifs du degré de sérieux des compagnies. Je viens d'apprendre que mon point de vue était également celui de l'OACI (Organisation Internationale de l'Aviation Civile) qui a émis des réserves vis-à-vis de la Commission Européenne de créer une liste mondiale des compagnies aériennes dangereuses.

Question : Les déplacements sur l'échiquier des alliances entre grandes compagnies est-il une façon de mieux résister à la crise ?

Réponse : *Les alliances Oneworld et Skyteam se disputent effectivement une entrée dans le capital de Japan AL, actuellement en très grandes difficultés financières. Continental AL a quitté Sky Team pour Star Alliance, ce qui relance la concurrence entre les alliances mondiales sur le marché des liaisons entre l'Europe et l'Amérique du Nord.*

L'émergence des alliances globales est un fait marquant à la fin du siècle passé, dans le développement du marché du transport aérien civil. Si la justification a été imposée par des objectifs de survie, il n'en reste pas moins qu'il n'a pas été démontré qu'il en résulterait suffisamment d'avantages pour les passagers. Pour s'en convaincre, il suffit de voir les tarifs pratiqués par ces hyper-compagnies sur certaines destinations. Elles ont, d'ailleurs, mangé leur pain blanc et il ne serait pas étonnant de les voir, à brève échéance, s'engager à fond dans le "low-cost" !

Ma chronique de juillet 2000 "Vers des hyper-groupes aériens" se terminait par la conclusion suivante : " Ces hyper-groupes seront en fait des cartels dont les stratégies de croissance sont bien connues. Ils forment des ententes entre producteurs d'une même branche d'industrie et, tout en conservant chacun leur autonomie financière, fixent des prix supérieurs à ce qu'ils devraient être, par la limitation de la production et de la concurrence".

Ici, également, mon analyse semble avoir été bonne, car des critiques s'élèvent de plus en plus nombreuses aux États-Unis contre ces alliances, accusées de "tuer" la concurrence sur les principaux flux de trafic mondiaux.

Question : Les reports de commandes de l'Airbus A380, dont j'ai reçu une très belle et luxueuse présentation de la cabine, ne vont-elles pas ralentir le désencombrement des voies aériennes ?

Réponse : *Tenant compte de l'importance des flux d'avions sur les routes aériennes tout autour de notre planète, ce n'est pas parce qu'il y aura une dizaine, une centaine, voire quelques centaines d'A380 dans le ciel, que le trafic sera allégé d'une manière significative.*

Quant aux reports de commandes, ils sont justifiés par la crise mondiale qui touche, bien sûr et également, le transport aérien. Cette crise aidant, il ne faudra pas s'étonner que les versions luxueuses soient, à brève échéance, remplacées par des versions plus denses, comme cela avait été annoncé dans les projets initiaux : un avion de 1000 places.

À ce sujet, il y a bien longtemps, j'avais assisté à un congrès organisé par l'IATA, au cours duquel deux tendances s'étaient manifestées "pour" et "contre" l'avion de 1000 places. Dans les arguments "contre" avait été citée la sécurité, les statisticiens ayant démontré que la probabilité d'accident sur ce mastodonte serait sensiblement la même que sur tout autre type d'avion. Sans jouer l'oiseau de mauvaise augure, cette hypothèse, qui fait froid dans le dos, n'avait pas été occultée. Elle a été prise en compte, puisque l'avion existe.

Dans ma chronique de janvier 2000 (reprise par Michel Polacco sur Radio France, le 13 février) j'avais présenté quelques éléments d'appréciation à prendre en compte au sujet de ce super-jumbo, tout en concluant qu'“en cette année de fin de siècle et de millénaire, le voeu que tout citoyen de notre Europe doit faire est celui du succès de ce projet”. Maintenant que cette exceptionnelle réussite industrielle est confirmée, on ne peut qu'admirer l'ingéniosité de ceux qui ont conçu cet avion et le savoir-faire de ceux qui l'on réalisé... en pensant à la fierté et à l'émotion des milliers de spectateurs qui ont assisté à son premier décollage, à Toulouse.