

Chronique de mars 2011 de Jean Belotti

— *** —

QUESTIONS DES LECTEURS

Question : *Ayant appris que des avions de ligne volaient avec un de leurs moteurs alimenté avec des huiles végétales, je me pose la question de savoir si ce type d'expérimentation sur des avions transportant des passagers ne comporte pas un risque inquiétant ! Pouvez-vous me rassurer ?*

Réponse : Des recherches ont été faites depuis plusieurs années par plusieurs laboratoires et d'importants progrès ont été réalisés dans la recherche de carburants de substitution au kérosène. De nos jours, face à la raréfaction des carburants classiques et à la lutte contre le réchauffement climatique, les spécialistes s'accordent pour estimer que la biomasse traditionnelle n'y suffira pas. En effet, l'objectif de réduction de 50% des émissions de CO² en 2050 reste assez incertain à atteindre, simplement parce que la production de biomasse ne peut pas se développer à une vitesse suffisante. Cela étant, la recherche - même avec des ambitions moindres - s'est poursuivie. C'est ainsi, qu'aujourd'hui, les recherches portent sur le développement de biocarburants dits de "seconde génération" à base d'algue, de cameline ou de jatropha, qui peuvent être mélangés à du kérosène ordinaire.

L'Association Internationale des Transporteurs Aérien (IATA) a déclaré que la certification surviendrait dès 2012, ce qui permettrait que, d'ici 2020, les avions pourraient utiliser de 6 à 7% de biocarburants.

Qu'en est-il de l'application de ces recherches dans le transport aérien ? On sait que des biocarburants, mélangés à du kérosène, ont déjà été utilisés, à titre d'essai, par deux compagnies, Air Japan et Air New Zealand. Lufthansa a annoncé que, dès avril, sur une ligne régulière et quatre fois par jour, entre Francfort et Hambourg, un Airbus A321 aura un réacteur qui sera alimenté pour 50% par du carburant bio-synthétique à base d'huiles végétales. Cela s'inscrit dans son projet "BurnFair" qui permettrait à la compagnie allemande d'économiser 1500 tonnes d'émission de CO², sur la période d'expérimentation qui portera sur six mois. Ce qu'il convient de prendre également en compte, à tout le moins à court terme, est que ce biocarburant produit par une société finlandaise, coûte trois à cinq fois plus cher que le kérosène classique !

Alors, en ce qui concerne la sécurité des vols, la question est de savoir s'il est normal d'effectuer des expérimentations sur des lignes régulières, alors que cela aurait pu commencer sur des avions cargo ? Sans entrer dans les détails du nombre et de la durée des essais qui ont été faits, il faut savoir que de tels vols ont, bien sûr, reçu l'agrément, non seulement de l'avionneur, du motoriste, mais des administrations de tutelle concernées. Quant aux pilotes, qui sont les premiers concernés, aucune réaction négative ne s'est manifestée de leur part, à ce jour, probablement du fait qu'ils ont reçu l'assurance que les procédures adaptées à ces moteurs étaient valables et permettaient, entre autres et par exemple, d'éteindre un feu moteur.

Question : *Une étude faite en Norvège nous apprend qu'un pilote sur deux s'est déjà endormi en vol, ce qui n'est pas de nature à rassurer les passagers que nous sommes. Qu'en est-il exactement et quelle conséquence sur la sécurité des vols ? Merci.*

Réponse : Effectivement, une dépêche AFP nous apprend qu'un pilote de ligne norvégien sur deux avoue s'être déjà involontairement endormi aux commandes de son avion. C'est ce qu'a révélé une récente enquête précisant que ces cas de somnolence étaient généralement dus à des cadences de travail trop élevées.

En premier lieu, relativisons la conclusion "un sur deux", car sur environ 400 pilotes qui ont répondu au questionnaire réalisé pour la radio-télévision NRK, 2% seulement reconnaissent s'être "souvent" endormis dans le cockpit sans prévenir leur copilote, tandis que les 48% restant précisent que cela s'est produit "une fois" ou "rarement".

Ensuite, il faut dire que, pratiquement, la veille et le sommeil sont généralement partagés, essentiellement sur les longs vols de nuit et ce n'est jamais un sommeil profond, tel qu'on peut l'avoir en étant couché comme dans un lit. Il reste que le moindre changement de "fond sonore" ou un bruit inhabituel sort le pilote de l'assoupissement ! D'ailleurs, de nos jours, le PNC (Personnel Navigant Commercial) vient régulièrement dans le cockpit pour vérifier que les pilotes ne sont pas endormis ! Donc, toute assurance peut être donnée quant au risque de voir deux pilotes plongés dans un sommeil profond pendant le vol.

Mettre en exergue le fait que des pilotes puissent dormir et mettre en danger le vol est une fausse piste. J'indiquerais, ici, avoir été, il y a bien longtemps, un des premiers chef pilote à avoir demandé que sur les vols desservant les Etats Unis, des périodes de repos devaient être organisées. Comment ? En abaissant le dossier de son siège, en étendant les jambes et en fermant les yeux. Pourquoi ? Parce que, à cette époque, la plupart des commandants de bord mettaient un point d'honneur à rester éveillés pendant tout le vol. Mais, comment, après un décollage en fin d'après-midi à New York, suivi d'un vol de nuit avec arrivée à Roissy aux premières heures du jour, résister à la pesanteur de paupières... c'est ainsi que plusieurs cas de problèmes en zone d'approche avaient été révélés, dont celui de deux pilotes et du mécanicien qui, l'avion étant en descente, ne se sont réveillés que lorsque l'avion était à 1.500 pieds, bien loin de l'entrée de piste...

Mais, indépendamment de la fatigue due au vol de nuit et au décalage horaire (perturbations de l'horloge métabolique), il existe une autre somnolence beaucoup plus grave, qui est celle de la fatigue, cette fois, due à de mauvaises conditions de travail : cadences de vols trop élevées, attentes prolongées entre les vols, temps minimum entre deux vols long-courrier, etc... Les effets de cette fatigue sur les équipages ont bien été relevés par les médecins spécialisés en médecine aéronautique : diminution des capacités fonctionnelles ; somnolence ; lassitude ; difficulté de concentration ; erreurs d'inattention ; oubli ; confusion ; allongement du temps de réaction ; dégradation de la mémorisation, de l'humeur et des performances physiques, psychomotrices et mentales ; baisse de la motivation et de la vigilance... toutes conséquences extrêmement préjudiciables à la sécurité des vols. En effet, il en résulte que le pilote en état de fatigue, ayant une vision déformée de la réalité et surestimant ses capacités, s'entêtera dans une solution inadaptée, se polarisera sur des points secondaires, achèvera plus rapidement une tâche sans prendre les précautions d'usage, s'engagera insidieusement dans un processus que j'ai qualifié de "spirale diabolique", tous comportements menant irréversiblement à l'incident ou à l'accident, comme je l'ai longuement décrit dans plusieurs de mes ouvrages.

C'est ce qui a justifié la crainte de l'Association norvégienne des pilotes de ligne : *"Cela fait longtemps que l'on tire la sonnette d'alarme : pour gagner en efficacité, on a libéralisé le règlement en augmentant la durée du travail et en réduisant le temps de repos. Faudra-t-il un gros accident pour qu'on se réveille ?"*

Malheureusement, force est de constater qu'en France, cette pression à l'augmentation de productivité des équipages existe depuis plusieurs années et qu'elle est maintenue au niveau européen, malgré les réactions des syndicats représentatifs des pilotes.

Question : *La Commission européenne vient de lancer une campagne d'information sur les droits des passagers, pouvez-vous nous en dire plus ?*

Réponse : Cette campagne “*Vos droits de passager en main*” a pour but d'informer les passagers aériens et ferroviaires sur les droits dont ils jouissent en vertu de la législation européenne et de savoir comment utiliser ces droits.

Elle rappelle et précise les droits et les conditions d'indemnisation, lors de refus d'embarquement ; d'annulation ; de retard ; de bagages perdus ; des personnes à mobilité réduite, etc....

Ayant déjà détaillé ces droits dans plusieurs chroniques, je n'y reviendrai pas ici. En revanche, voici le site de la campagne où se trouvent les informations les plus récentes : <http://ec.europa.eu/transport/passenger-rights/fr/index.html>

Question : *Alors que Bruxelles et le gouvernement américain se disent opposés aux alliances qui faussent la concurrence, n'est-il pas surprenant que la fusion de British Airways avec Iberia ait été autorisée ?*

Réponse : Ce nouveau groupe binational (du type Air France/KLM) dénommé “International Airlines Group” (IAG), avec 55 millions de passagers par an transportés et une flotte de plus de 400 avions, se positionnera derrière Air France/KLM et Lufthansa. Sa puissance - aussi bien vers l'Amérique du Nord grâce à British Airways, que vers le Sud avec la très forte présence d'Iberia - sera, de surcroît, renforcée par la "joint venture" avec American Airlines, leur allié américain dans l'alliance Oneworld. Ne pas oublier que ce nouveau groupe IAG a également pour vocation d'intégrer d'autres compagnies aériennes, la liste d'une douzaine potentiellement “achetables” a déjà été établie.

Ces faits irréfutables étant établis, il est permis de se poser la question de savoir sur quels critères Bruxelles s'est basé pour accorder son feu vert en déclarant que “*l'opération n'entraverait pas de manière significative l'exercice d'une concurrence effective dans l'Espace Économique Européen (EEE) ou une partie substantielle de celui-ci*” !

Cet exemple démontre que la consolidation du système du transport aérien est un processus qui ne fait que s'accélérer depuis la “deregulation” Carter de 1978. Il devrait se poursuivre irrémédiablement et concernera probablement et également les compagnies “low-cost”, dès que celles-ci seront prêtes à ouvrir des lignes long-courriers. Ce processus conduit donc à l'émergence d'hyper-groupes, dont j'ai, à plusieurs reprises, décrit les spécificités. (Voir mes chroniques de juillet 2000, avril 2008, juin et octobre 2010).

Il est donc confirmé que ce processus - qui conduit à la constitution de monopoles de plus en plus puissants - est irréversible, ce que j'avais présagé et décrit en 1976 (Thèse de doctorat d'Etat “L'économie du transport aérien”).

Question : *Trente-cinq personnes ont péri dans l'explosion provoquée par deux kamikazes, fin janvier à l'aéroport de Moscou-Domodovovo. Voilà une nouvelle fois posée la question de savoir si les contrôles des aéroports sont vraiment efficaces ?*

Réponse : Au fil des ans, j'ai exprimé mon point de vue dans plusieurs de mes chroniques. Cela étant, les interrogations sont trop importantes pour ne pas y répondre, même brièvement.

==> *“Les contrôles ne sont pas effectués avec suffisamment de rigueur et de technicité et par des sous-traitants privés, pas toujours compétents”.*

Il a été démontré que même lorsque les agents sont des fonctionnaires de police - ou des agents fédéraux aux Etats-Unis - les mêmes manque d'efficacité sont constatés, pour la simple et bonne raison que tout n'est pas détectable. C'est ainsi que, indépendamment de la poudre, ne sont pas détectables les pistolets qui utilisent massivement le polymère et tous les produits chimiques bactériologiques, atomiques, dont le danger de contamination de centaines de milliers de personnes dépasse, de beaucoup, celui d'une explosion en vol.

==> *“Les contrôles sont souvent effectués de manière généralement tatillonne, parfois vexatoire”.*

On ne peut pas simultanément reprocher aux contrôleurs, d'une part de manquer d'efficacité, et d'autre part d'être tatillons. Il est vrai qu'il est très désagréable de se voir demander de retirer sa ceinture, de se déchausser, de déposer sa veste, sa montre, son ordinateur portable dans une barquette, de se voir confisqué une petite bouteille d'eau minérale que vous venez d'acheter, etc... Mais il y a une procédure que les agents appliquent strictement en fonction des instructions reçues.

==> *“Les contrôles ne sont pas efficaces à 100%”.*

Cela est quasiment unanimement reconnu. Tout le monde se souvient des conclusions de journalistes américains qui ont déclaré que *“les aéroports étaient de vraies passoires”*. Récemment, deux journalistes français, sur des vols intérieurs sont parvenus, sans grande difficulté, à passer les contrôles avec, dans leurs bagages à main, les pièces démontées d'un pistolet 9 mm.... et à le remonter, prêt à l'usage, dans les toilettes de l'avion.

==> *“La menace terroriste qu'on nous vend en permanence dans les médias ou encore dans les discours officiels n'est pas si grande que ça ! En effet, s'il est si facile de passer au travers des mailles de la sécurité, comment peut-on expliquer que ces terroristes surentraînés et avides de vengeance ne commettent pas davantage de méfaits ?”.*

Trois principales raisons peuvent être avancées :

1°.- Parce que les faits montrent que la cible “avion” n'est plus, depuis l'attentat du 11 septembre 2001, dans leur objectif.

2°.- Parce que les mesures prises ne sont absolument pas dissuasives pour des terroristes qui envisageraient de faire exploser un avion, au sol ou en vol, lesquels :

- ne tenteraient pas de passer par les filtres de police, mais simplement par les portes de sécurité donnant accès aux zones réservées (c'est-à-dire celles non accessibles aux passagers) donc aux avions, sans être importunés le moins du monde, étant habillés comme des agents au sol, munis d'un faux badge ;
- mais rechercheraient des complicités parmi les dizaines de milliers de personnes travaillant sur les grands aéroports internationaux.

3°.- Parce que l'obsession sécuritaire qu'ils ont réussi à déclencher et à entretenir et une grande victoire des extrémistes musulmans sur les démocraties, par les effets induits pervers qui en résultent pénalisent lourdement les compagnies et les passagers (surcoût, aggravation des retards endémiques, contribution à la psychose de peur ressentie par les passagers, etc...).

4°.- Parce que dans le cas où leur stratégie les conduirait à faire des autres attentats d'envergure, il existe de très nombreux espaces publics, où aucune sûreté n'est présente, mais où un attentat ferait plus de ravages que dans un avion : attentat sur un train ou un TGV roulant ou en gare ; un navire. Le but étant de tuer le maximum de personnes, il suffit pour l'atteindre qu'un kamikaze se poste bardé d'explosifs dans n'importe quelle foule.

==> *“Comment garantir la sûreté des vols lorsque sur un vol à plusieurs escales, les contrôles ne sont pas exactement les mêmes sur les aéroports concernés ?”*.

Constat est effectivement fait qu'il existe une disparité des systèmes et des procédures mises en place sur les aéroports. Qu'il s'agisse d'aéroports d'un même Etat ou de deux Etats différents. Ici, il faut enlever sa ceinture. Là, ce n'est pas demandé ! Ici, il y a détection de poudre. Là, non ! Ici, si un passager manque à l'appel, le vol est retardé jusqu'à ce que son bagage soit trouvé et débarqué. Là, l'avion peut décoller avec un passager en moins, alors que son bagage (piégé) est en soute !

==> *“Pourquoi n'applique-t-on pas en France, comme aux Etats-Unis le “profilage” ou identification du passager en fonction de son facies en vue de lui faire subir un contrôle plus approfondi ?”*.

Pour deux raisons :

1°.- Parce que la mise en œuvre de cette pratique ne manquerait pas, dans les heures qui suivent, d'avoir des réactions de diverses associations “anti-racistes” avec banderoles bien en vue, avec la certitude d'un relais médiatique garanti.

2.° - Parce que ce “profilage” n'est pas - lui non plus - d'une efficacité totale. En Israël, l'exemple de l'infirmière Ouada Ideris qui portait une bombe sur elle-même, et dont l'explosion a entraîné la mort d'une personne et fait des dizaines de blessés, en est la démonstration. En effet, sa photo publiée dans “Paris Match” montrait une très jolie jeune femme qui ressemblait plus à une star d'Hollywood qu'à un “kamikaze”. De toute évidence, elle n'aurait pas été inquiétée par le “profilage”, ce qui signifie que la menace peut prendre n'importe quel visage.

==> *“Pourquoi ne pas protéger tout l'espace occupé par l'aéroport pour interdire l'accès aux avions de kamikazes ?”*.

Parce que cela nécessiterait d'énormes investissements financiers. En effet, par exemple, l'aéroport de Roissy, couvre une surface de 3.400 hectares en zone réservée et il est entouré de 50 km de clôtures. Mais également et surtout parce que cela ne conduirait pas à une efficacité à 100%. Pour s'en convaincre il suffit de se souvenir des films “La bataille de l'eau lourde” et “Les canons de Navarone”, où une poignée de volontaires ont réussi à pénétrer dans des lieux extrêmement protégé et d'accès très difficile.

==> *“Pour savoir l'efficacité exacte de ces contrôles connaissez-vous combien d'attentats ont été évités par suite de l'interception de pirates lors de ces contrôles ?”*

À ma connaissance, seuls quelques rares passagers présumés douteux ont été inquiétés... puis relaxés. Or, si tous les moyens mis en œuvre (financiers, personnels, équipements) avaient été affectés, par exemple, au service de la circulation routière (la prévention, l'amélioration du circuit routier, la signalisation, les sanctions) les spécialistes s'accordent à admettre que des centaines de vies auraient été sauvées.

Malheureusement, aucun de nos ministres ou aucun de nos gouvernements ne refermera le parapluie du “principe de précaution” (Voir l’article de Nicolas Loukakos -Juriste et auteur - “*Les dérives prévisibles du principe de précaution*”. www.lex.aero.com). En effet, dans l’hypothèse où les mesures de contrôles seraient allégées - voire supprimées - et que survienne un attentat, on imagine aisément la réaction du grand public, amplifiée par les médias, contre la passivité des autorités.

Un élu m’a fait part de son point de vue : “*Dans l’hypothèse où, à la suite d’un attentat, il serait constaté qu’aucune mesure préventive - quelle qu’en serait son efficacité réelle - n’aurait été prise, ce sont les mêmes passagers qui, actuellement, s’insurgent contre l’excès des contrôles qui ne manqueraient pas d’accuser les autorités de laxisme, d’imprévoyance !*”.

— *** ---

Finalement, tous éléments pris en compte, d’aucun s’accordent à considérer qu’à part le fait de contribuer à rassurer les passagers, ces contrôles ne sont pas une garantie suffisante contre des actes terroristes. Alors que faire, à part “cross fingers” ?

En ce début d’année 2011, formons très fort le voeu que la paix règne sur la terre, ce qui est la condition indispensable à la fin du terrorisme.

— *** ---