

CHRONIQUE DE JUIN 2010

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Question : Dans l'enquête sur l'accident de l'AF447, un avocat a mis en cause les experts, en s'appuyant sur leur "consanguinité" et en mettant en cause leur indépendance. Je lis : "Un expert est un ancien pilote d'Air France, un autre est un salarié de la DGAC, si on va du côté du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA), c'est encore pire, il n'est pas indépendant et ne relève pas de l'autorité judiciaire. La seule autorité dont nous ne doutons absolument pas, et qui montre une véritable volonté de recherche de la vérité, ce sont les juges d'instruction". Qu'en pensez-vous ?

Réponse : *Votre question me donne l'occasion de couper court à cette rumeur que d'aucuns se plaisent à entretenir. Depuis de nombreuses années, la mise en cause de enquêteurs a souvent été invoquée par certains défenseurs qui - ne pouvant réfuter des faits irréfragables et des avis fondés - s'en prennent aux experts, non seulement en suspectant leur indépendance, mais en n'hésitant pas à mettre en doute leurs compétences et leur probité. Ces déclarations - qui sont de vraies mises en accusation - sont totalement non fondées et fallacieuses, en ce sens qu'elles jettent un discrédit sur les conditions dans lesquelles sont diligentées les enquêtes techniques et judiciaires. Malheureusement, souvent répétées, elles deviennent des vérités ! C'est ainsi qu'elles arrivent à convaincre les familles des victimes et de nombreux citoyens, qui tombent dans le panneau de ces avocats, lesquels, pour défendre la cause de leur client et étant en mal d'inspiration ou d'arguments recevables, font feu de tout bois. Certes, les magistrats ne sont pas dupes de ces stratégies et "effets de manche", mais il reste que les médias sont des amplificateurs de toutes ces suspicions qui alimentent la "Une" de leur journal ou de leur émission TV.*

Pour que la réponse à votre question soit complète et persuasive, elle doit être un peu plus longue que d'habitude.

1° - Tous les enquêteurs (techniques et judiciaires), que ce soit en France ou dans d'autres pays, sont, de toute évidence, issus de divers organismes (Administration, Compagnie aériennes, Constructeur, Motoristes, Laboratoires, etc...) au sein desquels ils ont pu développer leur spécialisation. Ce n'est pas parce qu'ils y ont acquis leur expérience dans des disciplines de pointe, qu'ils sont dépendant desdits organismes, lorsqu'ils exercent leur mission d'enquêteur ou d'expert. L'insistance qui est mise sur leur dépendance pour les discréditer n'est donc qu'un leurre.

2° - Pour compléter cet évident constat,, afin de démontrer combien il est vain d'essayer de faire croire qu'il existe un lien de cause à effet entre dépendance et honnêteté des enquêteurs, j'apporterai une explication, une raison et un témoignage.

① - L'Explication :

Les experts judiciaires, ceux de la Commission d'Enquête, ceux du BEA, doivent, pour une œuvre commune, prendre en compte des centaines de données, voire des milliers. Initialement, ces données sont éparses. Il faut donc, d'abord, les trouver, les analyser, puis les regrouper. Les experts, 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. Il peut arriver que quelques morceaux du puzzle manquent, mais cela n'a pas d'effet sur la perception du tableau final.

Certes, on ne peut écarter le cas où de très nombreuses pièces du puzzle n'ont pu être identifiées, auquel 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. Il est exclu que leur avis soit fondé sur leur "intime conviction".

② - La raison :

Nous venons de voir pourquoi un expert ne pouvait pas, d'une façon isolée, "tricher". 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" !

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 une vingtaine d'années, diligenté des travaux avec des experts 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.

Un dernier commentaire sur la déclaration selon laquelle "La seule autorité dont nous ne doutons absolument pas, et qui montre une véritable volonté de recherche de la vérité, ce sont les juges d'instruction". C'est ignorer que c'est le magistrat instructeur qui a désigné le ou les experts, en toute connaissance de cause et que les travaux qu'ils ont diligentés, l'ont été sous son contrôle effectif et permanent. Il est donc régulièrement informé de l'avancement des travaux et des premiers constats. C'est lui qui oriente l'enquête et prend les dispositions adaptées à la manifestation de la vérité. Il y a donc contradiction dans la déclaration dudit défenseur puisque ce dernier simultanément reconnaît la qualité des magistrats, tout en réfutant celle des experts alors que magistrats et experts sont en permanence solidaires pendant toute la durée de l'enquête, jusqu'au dépôt du rapport final !

Question : Un article de presse ayant indiqué qu'aucun simulateur de vol ne permettait actuellement de reproduire les paramètres liés à un décrochage amène ma question de savoir si les équipages sont entraînés à récupérer une telle situation, qui a pu être celle du vol AF447 ?

Réponse : Effectivement, les simulateurs actuels sont très performants pour la reconstitution de toutes les configurations des pannes pouvant survenir et permettre l'apprentissage des procédures (check-lits) à mettre en œuvre pour y remédier. Cela étant dit, dès lors que l'avion sort de son domaine de vol - tel est le cas d'un décrochage basse ou haute vitesse - les simulateurs sont incapables de restituer le comportement de l'avion. Or, de nos jours, seuls les pilotes d'essais font des décrochages en vol, conformément aux très complets programmes

engagés par les constructeurs, pour répondre aux critères de certification de l'appareil. Malheureusement, actuellement les pilotes ont peut-être, au cours de leur formation initiale, effectué des décrochages et mises en vrille sur les avions d'entraînement, exercices qui ne se pratiquent plus lors des qualifications sur les avions de ligne. Pourquoi ? Pour la simple raison que la quasi-totalité de la formation s'effectue désormais en salles de cours et sur simulateur de vol, avec seulement quelques heures de vol réel (voir aucune !), ce qui ne permet même pas à l'instructeur de mettre l'avion en phase d'approche de la phase de décrochage et montrer quelle doit être la réaction pour l'éviter. Il en résulte que de jeunes pilotes, avec seulement un faible nombre d'heures de vol, n'ont, non seulement jamais approché la phase de décrochage de l'avion sur lequel ils ont été qualifiés, mais ignorent son comportement en cas de décrochage et, surtout, ce qu'il convient de faire pour sortir de cette situation, qui conduit irréversiblement à la catastrophe ! Il suffirait, pourtant, d'effectuer un vol avec les pilotes à qualifier en les mettant, chacun à leur tour, dans une situation de décrochage, afin qu'ils en constatent les prémices, puis après une mise en décrochage réelle, sachent comment éviter et sortir d'une mise en vrille. Ce n'est pas compliqué, mais il faut l'avoir vécu et effectué, au moins une fois, comme le démontre l'exemple que j'ai cité dans une récente chronique (juin 2009) "... lors d'un vol d'entraînement en Caravelle, à 18.000 pieds, l'exercice consistait à faire "décrocher" l'avion, afin que le pilote perçoive les signes précurseurs et sache récupérer la situation. Or, le stagiaire n'ayant pas fait la bonne manœuvre corrective, en moins d'un tour de vrille, nous avons perdu 8.000 pieds. Bien sûr, on est remonté à 18000 pieds et le pilote stagiaire a, cette fois, correctement effectué les manœuvres salvatrices". Pourquoi cet exercice ne figure-t-il pas dans les programmes de formation ? Simplement pour une question, comme on dit, de "gros sous", dans un flou "no man's land" entre économie et sécurité !

Question : Les deux regroupements de compagnies, entre Continental et United et British et Iberia sont-ils dûs à la crise économique internationale ?

Réponse : *United - après avoir abandonné son projet de fusion avec US Airways - s'est tournée vers Continental, en débutant en 2008 par une simple alliance stratégique, suivie de nouvelles négociations, dès avril 2004, qui viennent de déboucher sur la fusion des deux compagnies. Ce rapprochement permet de former un nouveau numéro un mondial des compagnies aériennes, avec des revenus annuels de 29 milliards de dollars.*

Quant à la fusion British Airways / Iberia, cette alliance va peser lourd sur les vols transatlantiques, que ce soit vers l'Amérique du nord ou du sud. Les deux entreprises vont se regrouper au sein d'une nouvelle holding, International (Consolidated Airlines Group SA "International Airlines Group") tout en continuant de mener leurs activités de manière autonome et d'opérer sous leurs marques existantes.

Effectivement, le ralentissement de l'économie mondiale est un accélérateur des concentrations.

Les faits montrent que les enjeux étant de plus en plus importants, elles ne sont concrétisées qu'après de longues négociations..

Cette recherche d'économies d'échelles et de synergies entre méga-compagnies est probablement et aussi justifié par la rapide croissance des compagnies "low-cost", lesquelles, également, ne manqueront pas de se regrouper, à plus ou moins brève échéance.

Le processus est irréversible et je l'avais présagé et décrit en 1976 (thèse de doctorat d'Etat "L'économie du transport aérien).

Question : Avec la crise économique, une pandémie, l'arrêt des vols à la suite de la récente irruption volcanique, diverses grèves, la récente nouvelle flambée du pétrole, tout cela n'a-t-il pas un impact sur la sécurité des vols ?

Réponse : *Les compagnies aériennes ont effectivement été fortement touchées, Voyons les faits. Affaiblies par des pertes colossales, beaucoup ont dû se résigner à des suppressions d'emplois, réduisant l'efficacité et le moral des effectifs restés en place. Leur association internationale (IATA) a déclaré que les pertes cumulées du secteur, en 2009, avaient atteint 2 milliards d'€ aux Etats-Unis ; 2,4 en Europe (dont 814 millions pour Air France-KLM) ; 2,3 en Asie et 1,5 au Moyen-Orient. Conséquences : près d'une centaine de faillites en deux ans.*

Malheureusement, aucun signe de reprise, ce qui fait dire à l'IATA que les pertes du secteur devraient atteindre, en 2010, les 3 milliards d'€, en entraînant d'autres vagues de faillites, dont les grandes compagnies ne sont pas à l'abri.

S'ajoute à ce triste bilan, l'émergence et le succès des compagnies "low-cost" qui font une 'cut throat" concurrence aux autres compagnies. Exemple, Ryanair va transporter plus de passagers que tous les avions d'Air France-KLM réunis. Les "low-cost" qui tiennent déjà près d'un tiers du marché mondial et 80% du trafic intra-européen hors correspondances, devraient, selon les prévisions, assurer 50% des vols d'ici 2013.

S'ajoute également une autre catégorie de concurrents des grandes compagnies (que je nommerai les "low-cost pétrodollars") lesquelles, avec une flotte ultramoderne et également et surtout des "hubs" idéalement situés à mi-chemin entre l'Europe et l'extrême Asie - Emirates (Dubai), Etihad (Abu Dhabi) ou Qatar Airways - sont à même d'accaparer une vaste clientèle, grâce à des tarifs nettement plus bas que ceux pratiqués par les autres grandes compagnies.

Jusqu'à présent, il n'y a eu aucun signe d'impact sur la sécurité des vols. En revanche, comme cela est déjà visible, de profondes modifications de la structure de secteur continueront à se développer, comme je l'ai indiqué dans ma précédente réponse.

— *** —