

## **Chronique de février 2012**

### **“La sécurité aérienne en 2011”**

Jean Belotti

Le niveau de sécurité est donné, tout d'abord, par le nombre d'accidents figurant dans les statistiques. Or, la première précaution à prendre, avant d'incriminer qui que ce soit, est de connaître les causes exactes des accidents.

Il est vrai qu'à la suite d'un accident, les projecteurs se braquent aussitôt sur la compagnie concernée. Or, par exemple, une compagnie qui a enregistré trois accidents :

- un avion ayant été détruit par un missile (ce qui s'est produit deux fois à Air France) ;
- un accident cause mécanique (emballement du trim de profondeur pendant le décollage, cela s'est déjà produit à Air France) ;
- un accident cause collision en vol par un avion n'ayant pas respecté l'altitude assignée (cela m'est arrivé et je n'ai pu éviter la collision qu'in extremis) ;

ne peut à pas être considérée comme étant responsable, alors que son image de marque en sera quand même fortement affectée.

Quant aux constructeurs, leurs avions subissent de très nombreux contrôles, de plus en plus stricts, avant d'obtenir leur certificat de navigabilité. Puis, tout au long de leur carrière, ils font l'objet de modifications, améliorations imposées par le constructeur pour pallier certaines déficiences ou améliorer la fiabilité.

Or, avant de mettre en cause un type d'avion, il convient de s'intéresser à la façon dont est effectué son entretien (maintenance préventive et corrective), ainsi qu'à la façon dont il a été exploité (respect des règles de l'air, des limitations opérationnelles,...).

Sans ces précautions sur les données statistiques, un type d'avion peut conserver, auprès du public une mauvaise réputation, bien qu'injustifiée.

En plus du trafic et du nombre d'avions, plusieurs autres relevés sont établis, en fonction : de la période l'année ; de la phase du vol (décollage, montée, croisière, descente, approche, atterrissage) ; du pays de survenance de l'accident ; des causes de l'accident (défaillance mécanique, facteurs humains, météorologie, navigation aérienne,...) ; du type d'avion ; du réseau exploité,...

Certes, les statistiques ne consolent pas, mais elles permettent, par rapport à des situations antérieures, de noter la nature de l'évolution des tendances : à l'amélioration ou à la dégradation, et de mettre en œuvre les dispositions correctives nécessaires.

Ces rappels étant faits, quel est le bilan sécurité en 2011 ?

Le site “1001crashcom” donne la liste de trente deux accidents, avec 1.029 victimes, chiffres qui dépassent la moyenne des dix dernières années. Est-ce à dire que ce bilan traduit une dégradation du niveau de sécurité ?

Tout d'abord, l'augmentation du nombre d'accidents sur une seule année ne permet pas de conclure et il convient de le comparer aux années précédentes. On note que - par exemple - pendant cinq années (2000 à 2003 et 2005), alors que le nombre d'accidents était inférieur à celui de 2010, le nombre de victimes dépassait les mille. Cela démontre bien que le nombre de victimes ne dépend pas uniquement du nombre d'accidents.

Par ailleurs, un découpage de ces 32 accidents apporte d'intéressantes informations à prendre en compte :

1.- Tout d'abord, 6 accidents sont survenus à des compagnies figurant sur la liste noire des transporteurs interdits en Europe. Ils ont fait 203 victimes dans des pays qui ne respectent pas les règles européennes.

2.- 15 accidents, de moins de 20 victimes, ont fait 139 victimes. Il s'agit généralement de petites compagnies ("feeders"), de pays hors Etats-Unis et Europe.

3.- 11 accidents d'avions de plus de 20 victimes (de Transport Public à masse maximum au décollage égale ou supérieure à 5,7 tonnes), ont fait 727 victimes, chiffre qui est inférieur à la moyenne des dix dernières années. Or, les compagnies concernées ne sont, ni américaines, ni européennes et les accidents se sont produits hors de l'Europe et des Etats-Unis (Indonésie, Népal, Russie, Chili, Iran,...). Ainsi, force est de constater que les accidents de ces compagnies - figurant ou non sur la liste noire et hors Etats-Unis et Europe - faussent la performance du système du transport aérien civil. En fait, en 2011, l'Europe (sans la Russie) et les Etats-Unis, n'ont été à l'origine d'aucun accident, ce qui est une performance tout à fait remarquable, puisque, comme en 2010, le risque zéro a été atteint, ce qui était impensable, il y a seulement quelques années.

Enfin, à l'opposé d'une information susceptible de déclencher une inquiétude résultant de l'annonce d'un nombre élevé d'accidents et de victimes, se trouve un résultat des plus rassurants. La vérité, c'est que les efforts de tous, depuis des années, ont permis - alors que le nombre de passagers est en constante augmentation (le trafic aérien a progressé de plus de 6% en 2011, en transportant près de 2,7 milliards de passagers) - de réduire considérablement le nombre de décès survenus à la suite d'accidents aériens - ce que j'ai démontré à plusieurs reprises - et d'améliorer la sécurité du transport aérien, lequel reste le moyen de transport le plus sûr.

En conclusion, alors qu'il est logique de penser que le nombre d'accidents ne peut que croître avec l'augmentation du trafic aérien, c'est la tendance inverse qui est constatée : la sécurité aérienne poursuit sa progression rassurante.

— \*\*\* —

## **Interview de TourMag.com**

(du 19/01/2012)

**TourMag :** *Le SNPL vient de publier un communiqué de presse intitulé : "Fatigue des pilotes de ligne : la sécurité des vols doit être la priorité", comportant également une annexe explicative. Pouvez-vous nous dire brièvement ce que vous en pensez ?*

**Jean Belotti :** S'agissant d'un vaste sujet, il ne peut être compris que si toutes ses composantes sont connues et prises en compte. Pour une simple interview, la brièveté indispensable ne peut être que très réductrice. Alors, que souhaitez-vous savoir plus exactement ?

**TourMag :** *D'après vous, ce problème de la fatigue est-il une préoccupation nouvelle ?*

**J.B.:** La réponse est non. Pour vous le démontrer, j'avais déjà traité de ce sujet :

- dans ma thèse, sur "La sécurité du transport aérien", soutenue en 1968, au Centre Français de Management, devant le Secrétaire Général à l'Aviation Civile ;
- également dans ma thèse de doctorat d'Etat, en 1975 ;
- et dans "Les accidents aériens pour mieux comprendre", de 1999, qui fut considéré comme un ouvrage de référence par la Présidente et le Rapporteur de la mission de l'Assemblée Nationale, constituée, début 2004, en vue de proposer des solutions pour améliorer la sécurité du transport aérien.

J'ai également traité des "Limitations des temps de vols et des repos" dans "Indispensables pilotes", de 2007, ainsi que dans plusieurs de mes chroniques, publiées depuis une douzaine d'années.

**TourMag : *Quels étaient vos arguments principaux ?***

**J.B.** : Les mêmes que ceux cités par le SNPL, avec les exemples de l'époque, bien sûr, C'est ainsi qu'en 1999, j'écrivais : *"Il y a déjà plusieurs années, la Commission d'Analyses des vols d'Air France avait constaté, dans les familles de dysfonctionnements, la "fatigue des rotations", (sachant qu'une "rotation" est l'ensemble des vols effectués, à la suite les uns des autres, au cours d'une même mission comportant un ou plusieurs arrêts, dans des escales intermédiaires). Par ailleurs, la "Flight Safety Foundation" (FSF - Organisation internationale), dont le but est l'amélioration constante de la sécurité du transport aérien, a constaté que le facteur "fatigue" était, de plus en plus souvent, mis en cause à l'occasion d'accidents. Exemples: le "crash" du DC8 à Guantanamo Bay (Cuba), le 18 août 1993 ; le "crash" du Boeing 737-200 cargo d'Air Algérie, à Coventry (Royaume-Uni), le 21 décembre 1994 ; celui du Boeing 757 de Cali. En s'intéressant au couple "Fatigue => Accident", on note qu'environ un tiers des accidents se produit en fin de vol. Bien que, dans beaucoup de cas, les indications recueillies ne suffisent pas à classer la fatigue comme cause "contribuante", le rapport ASRS ("Air Safety Reporting System" - Système anonyme de rapports d'incidents) de la NASA, fait apparaître un taux de 21% d'incidents et d'accidents générés par la fatigue. De toute façon, la situation reste paradoxale, puisque les qualités professionnelles du pilote tendent à diminuer, au moment même où il est essentiel qu'il dispose de tous ses moyens, c'est-à-dire, pendant la phase finale du vol".*

**TourMag : *La question qui peut se poser est de savoir pourquoi le SNPL n'a pas réagi plus tôt ?***

**J.B.-** N'étant plus en contact avec les dirigeants du SNPL depuis bien des années, je ne connais pas les détails de leurs démarches en la matière. Mais il est certain qu'ils ont, en permanence, mis la pression sur les Autorités françaises et européennes, il est vrai, sans succès, malgré le soutien de nombreux médecins spécialisés en médecine aéronautique. Quant à la raison qui a déclenché cette récente focalisation sur la fatigue, je l'ignore.

**TourMag : *Alors, vous êtes donc d'accord avec le SNPL ?***

**J.B.** : Donner un avis sur le SNPL nécessiterait la prise en compte de ce qui s'est passé au sein de cet organisme depuis plus de quarante ans ! Certes, je n'ai pas manqué d'exprimer mon désaccord sur certaines positions qui ont été prises par les différents bureaux qui se sont succédé au fil des ans (comme celle de déclencher une grève contre une loi permettant d'éviter la paralysie du transport aérien). En revanche, en ce qui concerne la campagne que le SNPL vient de lancer au sujet de la fatigue, je m'y associe pleinement, en formant le souhait qu'elle aboutisse rapidement, dans l'intérêt bien compris de la sécurité aérienne.

— \*\*\* —