

# Lettre de février 2014

## 1. - Activités Gérard Feldzer

\* Gérard est un personnage qui ne se présente plus et qui reste très actif, continuant avec passion et dévouement, à œuvrer à la gloire de nos ailes :

- Un magazine télé “Transportez-moi !”, sur LCP diffusé tous les vendredis soir sur LCP (la chaîne parlementaire) à 21h30, volontairement optimiste et mettant en avant de belles solutions pour les transports du futur.

- Une chronique radio “Transportez-moi”, sur France Info multi, diffusée tous les samedis (05h20, 06h50, 10h55, 13h25, 15h25, 17h50, 22h50).

- Un site [www.transportezmoi.fr](http://www.transportezmoi.fr), avec des concours et des prix à gagner et des infos à partager.

\* Il a aussi une musette toujours pleine de projets inventifs, généreux, drôles, originaux avec :

- l’association “Transports Passion” pour nous rendre, tous ensemble, la vie encore plus belle !

- le projet “European Mobility Trophy” : un concours inter-universitaire sur la mobilité durable, avec en prime : une course d’avions, de bateaux, et de voitures... à propulsion musculaire !

- les projets “Wattelse” ; “Hamsterwatt” (les hamsters qui rechargent vos portables) ; “Carwat” (transformer votre voiture en véhicule électrique) ; “Fitnesswat” (de l’énergie offerte au profit d’une belle cause, avec les vélos posés sur des récupérateurs d’énergie) ; “Planewat” un réseau d’avions écoles électriques ; “Housewatt” des kits (éoliennes, hydroliennes urbaines), les projets de dirigeables électriques, etc...

\* Sans oublier :

- la “Condomfière” (le tour du monde en montgolfière en forme de préservatif géant).

- “Zebunet” qui continue son action d’aide au développement agricole grâce au micro crédit à l’élevage, qui sera présente au salon de l’agriculture 2014. [www.zebu.net](http://www.zebu.net). “Parrainer des bêtes pour aider des hommes”. Depuis 10 ans : 13.000 animaux, 440 familles vulnérables aidées dans 5 pays.

## 2.- “Le commandant de bord, l'autorité” et “Le commandant de bord, la décision”

Deux ouvrages de Michel Mouton. L’auteur a commencé sa carrière aéronautique comme contrôleur aérien, puis a été pilote militaire et, actuellement, est pilote de ligne, commandant de bord, instructeur et examinateur, concepteur de cours facteurs humains, depuis des années, pour plusieurs compagnies aériennes. Ce riche parcours lui permet, à l’image d’un voyage à escales multiples, de nous inviter vers une destination de réflexion, à bord d’un style étonnant, en nous faisant découvrir que la décision qui fait peur, parce qu’erreur potentielle, est pourtant nécessaire à la sécurité des vols.

Editeur : Jérôme Do Bentzinger. 8 rue Roesselmann 68000 Colmar. 03 89 24 19 74 et 27 rue du Fossé des Tanneurs 67000 Strasbourg. 03 88 35 91 16.

<http://www.editeur-livres.com/>. Ne pas hésiter à demander une dédicace personnalisée, sinon dans pratiquement toutes les librairies en ligne.

## 3.- “Usagers de la route” Guide de Patrick Ramaël. Éditions Créa Publications.

Bien qu’aucun lien n’existe entre le transport aérien et ce document, le fait qu’il concerne tous les citoyens justifie que j’en fasse la présentation. En effet, chaque année, près de 600.000 délits routiers sont constatés et 23 millions de contraventions sont distribuées !

Haut magistrat, spécialisé dans les comparutions immédiates, Patrick Ramaël a publié ce guide, à titre personnel et en tant que juriste. Il s'agit d'un précis de droit pénal de la route, très pratique, qui fait découvrir les méandres d'une justice un peu particulière, à laquelle sont confrontés presque tous les Français. Automobilistes, motards, cyclistes, piétons, vos principales infractions et leurs conséquences sont passées au crible. Alors, aucune hésitation. Commande sur son site : <https://www.g1pv.com>

#### 4.- Ma chronique de février 2014

\* Pour lire directement le sujet qui vous intéresse, placez le curseur sur celui choisi. Il vous est indiqué d'appuyer sur la touche CTR et de cliquer. Aussitôt, le texte qui vous intéresse apparaît. Puis, après lecture, en procédant de la même façon sur "[Retour au menu](#)", le curseur est ramené à gauche, ci-après.

1.- "[Pilotes civils versus pilotes militaires](#)"; 2.- "[Air France et ses réseaux sociaux](#)";  
3.- "[Liaisons entre Paris et l'aéroport de Roissy CDG](#)"; 4.- "[Grève des contrôleurs aériens](#)"; 5.- "[Grèves chez Lufthansa et City Jet](#)"; 6.- "[Téléphones et ordinateurs à bord : assouplissement](#)"; 7.- "[Sécurité aérienne : bilan 2013](#)" (Interview de Tourmag, également visible sur : [www.tourmag.com](http://www.tourmag.com)).

Bien cordialement.

Jean Belotti

--- \*\*\* ---

## Chronique de février 2014

**[1.- Pilotes civils versus pilotes militaires] Question :** *Vous nous avez dit qu'il faudrait, dans les 20 ans à venir, former plus de 500.000 pilotes. Or, étant donné qu'en France l'ENAC n'en sort annuellement qu'une trentaine, qui s'ajoutera aux milliers d'autres, formés probablement aux États-Unis, ne serait-il pas préférable d'embaucher des pilotes militaires beaucoup plus compétents ?*

**Réponse :** Opposer pilotes civils et pilotes militaires n'a aucun sens ! En effet, des milliers de pilotes de formation civile ont fait de brillantes carrières ou, étant encore en activité, occupent diverses fonctions, de second pilote, commandant de bord, instructeur ou chef pilote.

Au sujet de la production de pilotes en France, sous savez probablement qu'il n'y a pas que l'ENAC, mais plusieurs autres écoles de formation, dont la réputation n'est plus à faire.

Alors, étant donné que depuis des décennies, il y a toujours eu trop ou pas assez de pilotes, il est vrai que si ces prévisions annoncées se confirmaient, il est fort probable qu'ils ne seront pas assez nombreux pour répondre à la demande des compagnies. "Nécessité faisant loi", la première réaction des compagnies sera - comme cela s'est déjà produit - d'aspirer les pilotes des petites et moyennes compagnies. Il reste à espérer que l'administration de tutelle ne recommence à délivrer des équivalences à des pilotes étrangers n'ayant les mêmes qualifications que celle requises en Europe ?

Quant aux pilotes militaires, nombreux sont ceux qui, depuis des décennies on choisi de continuer leur carrière dans le transport aérien civil. Ils ont brillamment terminé leur carrière dans le civil, après avoir occupé les plus hautes fonctions ou sont actuellement en activité. Mais leur passage du militaire dans le civil n'a pu se faire que par des efforts très louables de leur part, étant donné qu'ils ont été contraints - sans que soit prise en compte leur expérience des vols - de passer les mêmes examens théoriques que les pilotes civils. Examens qui, à l'époque, étaient bien loin des réalités du métier. Par exemple, il existait une réelle barrière à l'entrée, celle de l'épreuve de navigation aérienne, qui posait des problèmes qu'aucun pilote,

ni navigateur n'avait rencontré dans sa vie et obligeait à jongler avec la trigo-sphérique ! Heureusement, de nos jours, les épreuves sont plus réalistes.

Comme déjà commenté, les dizaines de milliers de pilotes frais émoulus des écoles seront inexpérimentés et, de plus, rien ne dit que le rythme de leur mise sur le marché correspondra parfaitement à celui des besoins des compagnies.

Il en résulte que le moyen de pallier, à tout le moins partiellement, cette inadéquation, sera d'encourager le passage des pilotes militaires en fin de contrat vers le transport aérien civil. Certes, il va de soi que l'on ne saurait passer sans transition du cockpit d'un avion de chasse à celui d'un A380, mais l'adaptation nécessaire doit tenir compte l'expérience acquise et être également à la fois rapide et attractive, pour recueillir l'adhésion de ces pilotes expérimentés et disponibles qui, de toute façon, sont relativement peu nombreux eu égard aux besoins décrits.

D'importantes améliorations ont déjà été mises en place et sont rappelées, ici, par le général Fleury (ancien chef d'État major) : *“L'Armée de l'air forme tous les ans nombre de pilote de combat (chasse et transport) pour ses unités opérationnelles. Mais les opérations de guerre exigeant des hommes jeunes, elle doit se séparer d'une partie d'entre eux après quinze à vingt ans de service. Elle a, dès lors, toujours considéré - dans la mesure où la satisfaction de ses besoins reste prioritaire - que le passage d'officiers expérimentés vers l'aviation civile permettait d'une part de rentabiliser une formation coûteuse payée par le contribuable et d'autre part d'apporter aux compagnies aériennes des professionnels possédant une remarquable culture aéronautique. Ainsi, elle a obtenu en 1990, par équivalence, l'obtention du brevet de pilote professionnel civil pour les pilotes militaires et, depuis une dizaine d'années, elle fait passer l'examen théorique de pilote de ligne à tous ses élèves-pilotes”*.

Finalement, il reste que leur apport contribuera au transfert de leur “savoir faire” aux jeunes pilotes avec lesquels ils seront appelés à voler, ce qui, de surcroît, sera extrêmement précieux pour la sécurité des vols. [Retour au menu](#)

**[2.- Air France et ses réseaux sociaux] Question :** *Les compagnies aériennes ayant commencé à développer des réseaux sociaux, qu'en est-il de notre compagnie Air France ?*

**Réponse :** Air France est à la pointe sur le web, en gérant sa communication sur Facebook et Twitter, comme l'ont rapporté les sites du Figaro et de La Tribune.

Les chiffres sont démonstratifs : On apprend qu'Air France a reçu 172 millions de visites cette année, dont 25% depuis un smartphone ou une tablette ; 20% des réservations ont été faites en ligne ; 2/3 des passagers se sont enregistrés eux-mêmes sur le site. La compagnie a 3,5 millions de fans sur Facebook et 450.000 followers sur Twitter. Elle profite également de cette audience pour développer ses offres commerciales. *"Les ventes générées par les campagnes promotionnelles d'Air France via les médias sociaux (...) devraient doubler voire tripler en 2014"*, a estimé Stéphane Ormand, directeur des ventes et promotions digitales à Air France. Une cinquantaine de collaborateurs animent ses comptes Twitter, Facebook en répondent, en neuf langues, 24/24 et 7/7. [Retour au menu](#)

**[3.- Liaisons entre Paris et l'aéroport de Roissy CDG] Question :** *Savez-vous où en est le projet d'amélioration de la liaison entre Paris et l'aéroport de Roissy CDG, dont on n'entend plus parler ?*

**Réponse :** Il s'agit du projet de liaison ferroviaire directe entre la gare de l'Est et l'aéroport Charles de Gaulle, dénommé “CDG Express” qui, effectivement, à été reporté plusieurs fois. Initialisé en 2000, sa mise en service avait été prévue en 2006, mais aucune suite n'avait été donnée. En 2008, malgré la décision du gouvernement d'engager des négociations avec Vinci, elles ont capoté, faute d'accord sur le financement. Aujourd'hui, la création d'une structure de partenariat public-public chargée de redéfinir ce projet a été annoncée, mais il faudra s'armer de patience, car la mise en service n'est prévue qu'à l'horizon 2022-2023.

En attendant, d'Air France - qui a toujours poussé pour sa réalisation dans le but d'améliorer la qualité de services de ses passagers internationaux - s'est alliée avec la SNCF pour améliorer la desserte RER B de Roissy, mais aussi d'Orly. L'objectif est de mettre en place un accompagnement des passagers dans les gares du Nord et celles de Roissy, avec l'assistance d'agents qui seront tous au moins bilingue. Également, pour la gare d'Antony et les connexions avec le métro automatique Val en direction d'Orly.

Bien qu'il ait été annoncé qu'"il n'y aura pas d'évolution de desserte", il reste que ces projets sont de bon augure pour les passagers. Donc, affaire à suivre ! [Retour au menu](#)

**[4.- Grève des contrôleurs aériens] Question :** *Que pensez-vous de la grève déclenchée, fin janvier, par les aiguilleurs du ciel pour protester contre un projet européen de réduction des coûts des services de navigation aérien ?*

**Réponse :** Ayant déjà longuement traité de ce sujet (dans ma chronique de juillet 2013), je ne ferai pas de redite, mais présenterai seulement quelques commentaires.

Tout d'abord, il convient de connaître les raisons avancées par les syndicats représentatifs :

- "*Ces règlements sont une attaque directe contre le caractère de service public de ce secteur d'activité, en visant notamment à externaliser et à mettre en concurrence des pans entiers de la gestion de la navigation aérienne*";

- "*Un impact négatif sur la sécurité et une dégradation des conditions de travail des agents seront la probable conséquence de ces externalisations*";

- "*Certains des services que Bruxelles veut soumettre aux lois du marché font partie intégrante de la chaîne de sécurité de la navigation aérienne*";

- "*C'est une attaque directe contre le caractère de service public de ce secteur d'activité, qui vise notamment à externaliser et à mettre en concurrence des pans entiers de la gestion de la navigation aérienne français, et une atteinte à la souveraineté nationale, totalement injustifiée*";

- "*Un impact négatif sur la sécurité et une dégradation des conditions de travail des agents seront la probable conséquence de ces externalisations*";

Ensuite, noter que le directeur de la DGAC (Patrick Gandil) a, lui-même, dénoncé les objectifs "*déraisonnables*" de performance de Bruxelles : "*Les chiffres de la Commission pour la fixation des objectifs de performances sont déraisonnables. Ils ont été élaborés sans travail réellement sérieux, sans tenir compte des nécessités des investissements à réaliser dans le cadre du projet Sesar, qui absorbe 80% des investissements*".

(Rappel : Le projet Sesar, lancé par Bruxelles, vise à mettre en place une norme européenne de contrôle aérien dans le but d'avoir une convergence des différents systèmes en vigueur en Europe d'ici à 2030).

Ainsi, les pouvoirs publics, eux-mêmes, ont dénoncé :

- la baisse de 20% du montant des redevances de routes entre 2014 et 2019, alors qu'au contraire, le besoin d'augmenter les recettes pour financer la modernisation du système français a été jugé nécessaire par la DGAC. En effet, les besoins d'investissement à réaliser pendant quatre ans ont été estimés à 250 millions d'€ par an.

- la suppression de 1.600 emplois au sein des effectifs de la navigation aérienne (10.000), qui serait engendrée par le projet de Bruxelles et qui conduirait à une crise sociale majeure que le gouvernement ne peut pas envisager.

Noter également que la DGAC a déclaré qu'il fallait un réajustement des prix des redevances de navigation vers le haut et qu'il n'était pas question de toucher aux contrôleurs, qui ont vu leur salaire bloqué pendant quatre ans et qui sont "*moins bien payés que leurs homologues européens alors que leur temps de travail est comparable*".

En conclusion, ce qui est important à retenir, c'est qu'alors que les mouvements de grèves qui étaient toujours déclenchés à la suite de conflits entre les syndicats représentatifs et la DGAC, on constate, ici, que le gouvernement et la DGAC - tout en condamnant la grève - comprennent et soutiennent les réactions des syndicats et font front commun contre les objectifs de performances demandés par Bruxelles aux contrôles aériens des pays membres de l'Union européenne. [Retour au menu](#)

### [5.- Grèves à Lufthansa et City Jet]

**Question :** *Les médias ayant été très discrets sur les mouvements de grève de fin 2013 des personnels de Lufthansa et de City Jet, pouvez-vous nous en dire plus ?*

**Réponse :** Les salariés de Roissy de la compagnie allemande ont débrayé de manière massive pour protester contre un plan social visant la suppression de 199 postes, soit 75% des effectifs en France. Les salariés, totalement démotivés et fatigués, on conduit à un sous-effectif de 20% du fait des arrêts maladie. Connaissant la mentalité et le sérieux du personnel allemand, leur révolte ne peut être justifiée que par des décisions insupportables de leur Direction.

À maintes reprises, j'ai mis en exergue l'antinomie résultant de la décision de se séparer d'une partie de son personnel, alors que le trafic était en hausse. Également démontré que les effets pervers qui en résultaient systématiquement, à moyen-terme, pénalisaient lourdement l'entreprise.

Quant à CityJet (filiale irlandaise d'Air France), les pilotes ont déclenché une grève contre le projet de cession de leur entreprise au groupe allemand Intro Aviation. Pourquoi ? Réponse résumée de l'intersyndicale : *“le projet de cession prévoit une baisse de 50% des contrats d'affrètement de la compagnie et aucun investissement ni apport de capitaux. Il menace clairement l'emploi des pilotes en France et il doit être accompagné d'un volet social”*.

Notons, ici également, que cette transaction avec Intro Aviation - qui devrait être finalisée au premier trimestre 2014 - s'inscrit dans le cadre de la stratégie de restructuration engagée par Air France.

Des coupes sombres dans les personnels ont été engagées depuis des années par les compagnies pour faire apparaître, à court-terme, une réduction sensible des coûts. Or, à aucun moment n'ont été quantifiés les effets pervers :

- Conséquences auprès de la clientèle de la baisse de la qualité service, les personnels étant insuffisamment nombreux ;
- Coût de la sous-traitance à laquelle il a fallu faire appel et dont le “savoir faire” est rarement au niveau de celui des prestations des personnels de la compagnie ;
- Conséquences sur la productivité des personnels démotivés, inquiets sur leur devenir et n'adhérant plus aux objectifs de leur entreprise ;
- Conséquences également du “hurry-up syndrome”. (Il caractérise les risques encourus lorsque la préoccupation de "rattraper le retard" conduit à des impasses, des oublis, des vérifications. On veut aller plus vite que cela n'est prévu et on oublie, volontairement ou involontairement, une vérification, une action. Quant aux conséquences sur la sécurité des vols, elles ont largement été démontrées). [Retour au menu](#)

**[6.- Téléphones et ordinateurs à bord : assouplissement].** **Question :** *Dans votre chronique de décembre, vous nous avez donné les raisons pour lesquelles il fallait éteindre téléphones portables, ordinateurs portables, lecteurs MP3, baladeurs, radios et caméscopes lors des phases de décollages et d'atterrissages, afin d'éviter les interférences dans les communications des pilotes avec le contrôle aérien. Vous avez également estimé qu'il était probable que l'EASA (European Aviation Safety Agency) - s'inspirant de la décision de la FAA américaine qui a assoupli les règles actuelles - prendrait la même décision. Qu'en est-il en ce début 2014 ?*

**Réponse :** Effectivement, la Commission européenne va autoriser les passagers à utiliser leurs appareils électroniques en vol, ce qui sera un élément de confort supplémentaire pour les passagers. Il reste que l'autorisation du commandant de bord sera toutefois nécessaire pour pouvoir laisser allumés les téléphones portables, les tablettes et liseuses configurés en "mode avion", non connecté aux réseaux.

L'Union européenne a donné son feu vert car les nouvelles générations d'avions qui fonctionnent comme des ordinateurs ont désormais de câbles gainés, protégés, armés donc beaucoup plus résistants aux ondes électromagnétiques de l'extérieur. Ainsi, cela permettant de garantir la fiabilité du message qui passe à l'intérieur, le risque d'interférences a donc disparu.

Retenons que seuls les textos et les courriers électroniques seront autorisés et non pas les appels. Pourquoi ? Un avion se comporte comme une cage de Faraday, laquelle protège des nuisances électriques, mais elle fait également bouclier contre les champs électromagnétiques. Donc, pas de possibilité de téléphoner avec votre portable. En revanche, il sera possible d'envoyer des messages qui partiront sous forme informatique.

Pour bientôt, la prochaine étape sera la connexion à un réseau, qui pourra se faire depuis le réseau mobile d'un opérateur local ou bien via un réseau propre à la compagnie aérienne elle-même. [Retour au menu](#)

### **[7.- Sécurité aérienne : bilan 2013] Interview de TourMag**

**TourMag :** *Les statistiques très rassurantes des accidents aériens survenus en 2013 sont-elles vraiment les meilleures depuis des années ?*

**Jean Belotti :** Effectivement, depuis 2006 - année à laquelle avec 33 accidents, on était passé en dessous de 1.000 victimes - les résultats se sont améliorés d'année en année : 2010, 32 accidents avec 973 victimes ; 2011, 36 accidents avec 524 victimes ; 2012, 23 accidents avec 425 victimes et 2013, 29 accidents et 265 victimes.

**T.M. :** *Que peut-on en déduire ?*

**J.B. :** Tout d'abord, on remarquera que le nombre d'accidents est sensiblement le même, alors que celui des victimes a considérablement été réduit, ce qui est très rassurant pour les passagers. Comme déjà longuement développé dans mes écrits, ce premier constat montre que le nombre d'accidents n'est pas un critère représentatif du niveau de sécurité du transport aérien.

**T.M. :** *Il reste donc que c'est un excellent résultat ?*

**J.B. :** Bien sûr ! Réaliser 31 millions de vols, en transportant 3 milliards de passagers, tout en ne déplorant que 265 victimes, est un exploit jamais atteint par le passé, ce qui a fait dire au représentant de l'IATA "quelqu'un prenant l'avion tous les jours pourrait voler pendant 6.500 ans sans avoir d'accident".

**T.M. :** *Deux mots sur les raisons de cette amélioration ?*

**J.B. :** Alors que le nombre de passagers transportés augmente de plus de 6 % par an, on pouvait logiquement s'attendre à une dégradation du niveau de sécurité. Or, comme constaté, c'est le contraire qui s'est produit : une nette amélioration ! Je n'ai cessé d'en donner les raisons depuis 2010. Tous ceux qui sont des acteurs dans ce système du transport aérien -

administration de tutelle ; compagnies ; aéroports ; équipages et personnels au sol ; contrôleurs aériens ; etc... continuent journallement à relever le défi, celui de débusquer les situations accidentogènes. Il reste que des progrès peuvent encore être faits dans différents domaines, ce qui n'est pas le sujet de votre interview.

**T.M. :** *Alors, peut-on quand même être rassurés pour la suite ?*

**J.B. :** La tendance depuis quelques années est bonne et il convient de s'en féliciter, car c'est de bon augure. Cela étant dit, il suffirait d'un ou deux accidents de très gros porteurs pour inverser cette tendance. Par ailleurs, il existe de nombreuses autres situations accidentogènes telles que dysfonctionnements ; anomalies ; pannes ; impasses ; dégradations ; insuffisances, etc... qui peuvent être, un jour ou l'autre, la cause d'un accident. Malheureusement, elles ne sont souvent révélées qu'à la suite des travaux diligentés par les experts, lors des enquêtes ordonnées à la suite d'accidents aériens. Il est également nécessaire de procéder à une analyse plus fine consistant à prendre en compte les causes des accidents : facteurs humains ; contrôle aérien ; défaillances mécaniques ; conditions météorologiques ; etc..., voire par type d'avion ; compagnie ; etc..., afin de révéler les domaines dans lesquels des améliorations peuvent être apportées.

**T.M. :** *Donc, ne pas se réjouir trop vite ?*

**J.B. :** Simplement, être conscient de la complexité de ce monde des opérations aériennes et des multiples facteurs qui peuvent influencer les performances. On ne peut donc écarter la survenance d'une série d'incidents, voire d'accidents plus ou moins graves, résultant de ce que l'on nomme communément "la loi des séries" - appelée aussi "sérialité" - vérifiable, d'ailleurs, dans la plupart des activités humaines ou autres phénomènes, tels que météorologiques, par exemple.

**T.M. :** *Pouvons-nous revenir au bilan de 2013 en complétant votre première déduction ?*

**J.B. :** Pour répondre à votre question, il convient de faire une analyse des accidents qui apporte d'intéressantes informations. C'est ainsi que, par exemple, en 2010, après classement des accidents par pays d'occurrence, force fut de constater que l'Europe - qui a les règles les plus draconiennes - et les États-Unis, n'avaient été à l'origine d'aucun accident, ce qui était une performance tout à fait remarquable, puisque le risque zéro y avait été atteint. Finalement, à l'opposé d'une information susceptible de déclencher une inquiétude résultant de l'annonce d'un nombre élevé d'accidents, s'est révélé un résultat des plus rassurants.

**T.M. :** *Alors, précisément, qu'en est-il du bilan 2013 ?*

**J.B. :** Le découpage des 29 accidents en deux partitions - des pays industrialisés et autres pays (dont plusieurs ont des compagnies figurant sur la liste noire) - permet de faire les constats suivants :

1.- 11 accidents sont survenus aux États-Unis et au Canada, ayant entraîné le décès de 33 personnes, soit une moyenne de 3 victimes par accident, ce qui montre qu'il ne s'agissait que d'avions de petite taille. Sauf pour deux types d'avions un B777 et un A300 qui n'ont, d'ailleurs, entraîné le décès de "seulement" 5 passagers.

2.- 18 accidents sont survenus dans plusieurs pays, dont je vous donne la liste, classée par ordre alphabétique : Afghanistan, Bolivie, Botswana, Cameroun, Chili, Congo, Guinée, Kazakhstan, Laos, Malaisie, Mexique, Namibie, Nigeria, Puerto Rico, Russie, Sao Tome, Ukraine. Ils ont entraîné le décès de 232 morts, soit, en moyenne, 13 victimes par accident.

En conclusion, retenons que pour avoir une idée du niveau de sécurité du transport aérien, il est nécessaire de procéder systématiquement à cette partition, sans laquelle les résultats globaux annoncés sont trompeurs et faussent la performance du système du transport aérien civil.

3.- On note également que l'IATA, ayant exclu les compagnies non membres, ne déclare que 210 victimes et non pas 232.

4.- On doit aussi se féliciter également, non seulement qu'aucun accident ayant fait des victimes n'est survenu en Europe, mais également qu'aucune compagnie européenne n'a été impliquée. Cela pourrait s'expliquer par le fait que les règles européennes sont plus sévères que celles des États-Unis, lesquelles sont plus sévères que celles de l'OACI.

**T.M. :** *On voit fleurir sur Internet toutes sortes de sites qui prétendent classer les compagnies aériennes en fonction de leur "dangerosité". Qu'en pensez-vous ?*

**J.B. :** J'ai, entre-autres, lu que la compagnie australienne Qantas avait été élue la plus sûre, puisqu'elle n'avait enregistré aucun accident meurtrier depuis 1951. Or, ces classements, même s'ils se fondent sur certains faits connus et statistiques, ne sont en rien représentatifs de la dangerosité des compagnies. Pour mesurer cette dangerosité, il faudrait, comme je l'ai souvent expliqué, avoir accès aux domaines technique et social des compagnies et des centaines d'ateliers agréés des États les plus laxistes en la matière. De plus, une compagnie peut être dangereuse un jour et ne plus l'être le lendemain. Inversement, elle peut être "sûre" un jour et ne plus l'être le lendemain. Une compagnie peut avoir eu plusieurs accidents, dont elle n'a aucune responsabilité, ayant respecté strictement tous les textes en vigueur et avoir cependant mauvaise presse. Inversement une compagnie peut avoir le vent en poupe, donc être "blanche", alors que de très nombreux incidents et anomalies existent, alors qu'ils ne seront révélés qu'à la suite d'un grave accident. Les exemples sont nombreux.

**T.M. :** *Une conclusion ?*

**J.B. :** Il serait présomptueux, après ces quelques brèves réponses de formuler une conclusion sur un sujet aussi vaste et complexe. Cela étant dit, nous devons nous réjouir de cette spectaculaire et rassurante performance de 2013, confirmant la tendance constatée depuis quelques années. Nous devons également avoir une pensée pour tous ceux qui y ont contribué. Également, rappeler que le nombre de facteurs contributifs à la survenance d'accident est tel qu'il est préférable de ne pas conjecturer ce que sera la sécurité de demain, mais simplement espérer que, grâce aux efforts de tous, la tendance à l'amélioration se confirmera. [Retour au menu](#)