

DEUXIEME CHRONIQUE DE JANVIER 2010

REPONSES AUX QUESTIONS DES LECTEURS

Questions portant sur les contrôles de sûreté dans les aéroports

Question : Dans votre interview à Tourmag vous avez indiqué qu'il existait de nombreuses autres façons d'accéder à un avion, autres que celle de passer par les filtres de police et de contrôle des bagages. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Réponse : *Un lecteur m'a écrit "Hélas, rien d'imparable n'existe et nous, les professionnels, en sommes bien conscients. Une faille du système existe, par exemple, dans les produits du "free shoop" qui vont directement à l'avion sans contrôle et peuvent, avec une complicité extérieure imparable, contenir des explosifs". Cela, les terroristes et leurs complices en sont déjà conscients, mais permettez-moi de ne pas en dire plus, comme cela a déjà été fait, par exemple dans le cas suivant : Une des façons de faire savoir aux contrôleurs de la navigation aérienne que le Commandant de bord est sous la menace d'un pirate de l'air consiste à afficher un certain code sur un appareil (dénommé le "transpondeur"). Ainsi, le chiffre caractéristique apparaissant sur l'écran radar du contrôleur, celui-ci peut aussitôt aviser les autorités concernées, tout en prenant les dispositions nécessaires pour libérer la route suivie par l'avion aux mains des pirates. Oui, mais voilà ! Il s'est trouvé un journaliste, en mal de copie ou à la recherche du sensationnel, qui, non seulement, a expliqué comment fonctionnait le système, mais a indiqué le numéro du code affiché par les pilotes. Il en est résulté que, dans plusieurs cas connus, les pirates de l'air, dès qu'ils ont pénétré dans le poste de pilotage, ont vérifié que l'équipage n'avait pas affiché ledit code sur leur "transpondeur", dont ils connaissaient d'ailleurs l'emplacement exact.*

Question : En ce qui concerne la détection des poudres, le ministre de l'Intérieur a déclaré qu'il y avait "d'autres appareils pouvant détecter les traces de poudre explosive", ainsi que des "chiens très efficaces". Qu'en pensez-vous ?

Réponse : *La volonté manifestée de rechercher des systèmes de plus en plus performants est louable. Il reste que la suggestion des chiens ne semble pas appropriée, car il faudrait en affecter un à chacun des portiques de contrôle des bagages à main, installés sur la plupart des aéroports internationaux. De plus, étant donné qu'un chien ne peut être efficace que pendant un temps limité, combien faudrait-il en éduquer, nourrir et rendre disponibles, ainsi que leurs maîtres, de l'ouverture à la fermeture de l'aéroport ?*

Question : N'est-ce pas rassurant d'apprendre que le niveau rouge du plan "Vigipirate" a été confirmé ?

Réponse : *La mobilisation de forces importantes dans le secteur aérien, avec "3.800 fonctionnaires de la Police aux frontières et 1.019 gendarmes" et, depuis le 25 décembre, notamment "le renforcement des patrouilles dans les zones aéroportuaires", avec "la fouille de 100% des passagers qui se rendent aux Etats-Unis, à partir d'un aéroport français" à pour vertu d'être rassurante et de montrer que les Pouvoirs Publics ont réagi. Cela étant, l'efficacité d'un tel déploiement de forces n'a pas été formellement démontrée. Il convient également de ne pas négliger l'importance des coûts qui en résulteront et qui pénaliseront, les passagers par l'augmentation des taxes d'aéroports.*

Question : Que pensez-vous de la décision applicable depuis le 1er janvier, de sanctionner financièrement les compagnies qui ne donneraient pas la liste de leurs passagers au moment de l'embarquement, par une amende de 50.000 euros ?

Réponse : *Il n'y a aucune raison apparente pour qu'une compagnie ne communique pas la liste de ses passagers se présentant à l'embarquement. D'autant plus que, de toute façon, les passagers devront présenter leur passeport au contrôle de police, à l'aéroport de destination. Cette épée de Damocles paraît donc non appropriée pour résoudre le problème posé. La vraie question est de savoir qui exploitera ces listes dans un temps limité, entre l'heure de la clôture du vol et le décollage de l'avion ?*

Question : Les terroristes seront-ils mieux débusqués avec la généralisation des nouveaux modèles de passeports ?

Réponse : *Vous voulez parler des passeports biométriques à lecture optique. Ils ont été rendus obligatoires, depuis le 28 juin 2009, conformément à une réglementation européenne. Ils contiennent une photo d'identité numérique, ainsi que les empreintes digitales des huit doigts des deux mains, sauf le pouce. Il est vrai que le terroriste qui avait pris les commandes d'un des avions de l'attentat de 11 septembre 2001, aurait probablement été débusqué lors de ses passages aux frontières américaines, sous des identités différentes, durant les deux années précédentes. Il est bon de savoir qu'il existe également d'autres systèmes : ceux de reconnaissance de l'iris et du visage, déjà mis en place, respectivement, au Royaume Unis et en Australie.*

Ces systèmes sont certainement efficaces quant à la reconnaissance d'un individu qui - possédant ce passeport et n'étant pas fiché sur une des listes de passagers douteux ou dangereux - a franchi plusieurs fois la même frontière, sans aucune difficulté. Cela étant dit, l'hypothèse que son comportement ait pu changer au fil du temps du fait de ses relations et de l'évolution de ses convictions, ne peut être écartée, ce qui devrait donc conduire à maintenir également :

- les contrôles classiques de ce que détient le passager (scanners corporels ; fouille au corps ; obligation se dévêtir en ôtant sa veste, ses chaussures, sa ceinture, en sortant de ses poches clés et pièces de monnaie,...) ;*
- et le passage de ses bagages à main dans les portiques habituels de contrôle.*

Question : Comment percevez-vous l'effet des contrôles de sécurité renforcés ?

Réponse : *Les médias ont rapporté différents types de réactions : favorables, rassurantes ou illusoire. Bien que conscient que les avis de mes lecteurs ne peuvent pas être considérés comme étant un échantillon représentatif des français, il reste que la quasi-totalité de leurs témoignages reçus approuve les éléments de réponses présentés dans mon interview de janvier : "Aujourd'hui, le plaisir de voyager devient un vrai calvaire". "Il s'agit de mesures excessives et inutiles". "Ajouter de nouveaux outils de contrôle peut, certes, contribuer à lutter contre la criminalité, le blanchiment d'argent (transport de devises au delà des montants autorisés), les transports illicites (drogues,...), mais ne remplacera jamais l'indispensable coopération et coordination au plan international". "Le problème n'est pas l'absence d'information, mais son partage, son traitement et son utilisation". "Les nouvelles techniques de détection vont coûter un maxi". "Tous les contrôles sont déjouables à terme".*

Un des experts britanniques de la sécurité aérienne a déclaré. "Il s'agit de mesures à court terme, destinées à démontrer que l'on agit. Mais, en bouleversant une nouvelle fois le transport aérien, cette réaction excessive est une victoire pour le terrorisme".

"Les contrôles sont d'une nullité totale", a estimé un de nos députés.

Question : Avez-vous reçu d'autres suggestions susceptibles de réduire les risques d'attentats sur un avion ?

Réponse : *Elles sont nombreuses, mais leur radicalité les rendent inapplicables. Cependant, pour ne pas occulter ces réactions spontanées, en voici deux, parmi les moins extrémistes, dont le seul intérêt est de traduire le "ras-le-bol" de plusieurs citoyens.*

** "La dernière tentative de faire exploser un Airbus avec 300 personnes à bord va encore augmenter les interminables procédures de contrôle. D'autant plus qu'il a été annoncé que les islamistes ont prévu de faire exploser des capotes de penthrite (puissant explosif) qui seront introduites dans l'anus avant l'embarquement. On va donc devoir encore plus pénaliser les passagers. Sans jamais avoir la certitude qu'ils n'auront pas trouvé une autre manière de tuer un maximum d'infidèles, de "croisés", etc... À notre connaissance, depuis 30 ans, aucun bouddhiste, aucun protestant, aucun chrétien, aucun laïc, aucun hindouiste, aucun shintoïste, aucun athée, aucun chinois, aucun sud-américain, aucun esquimau, aucun papou, aucun animiste, aucun lama, aucun disciple de Moon, aucun témoin de Jéhovah, aucun juif, aucun écolo, aucun végétarien, aucun homosexuel, aucun alcoolique n'a accepté d'essayer de tuer un maximum d'innocents non-concernés. Aucune de ces catégories ne croit sérieusement que son action homicide de masse va lui valoir des dizaines de vierges et une accolade du Tout-Puissant. Le temps est venu d'envoyer un signal fort et clair. Pourquoi ne pas prendre le taureau par les cornes et prendre des mesures simples et graduées (limiter les fouilles aux arabes ; étendre les fouilles aux musulmans ; créer des lignes aériennes musulman-free) et foutre la paix à tous les autres !".*

** "Puisque certains attentats sont perpétrés par des individus originaires de certains pays, ayant une certaine religion et se réclamant d'un certain idéal, pourquoi ne peut-on constituer des charters homogènes, avions regroupant uniquement les passagers originaires de un ou plusieurs pays faisant l'objet de contrôles particuliers. Naturellement les équipages seraient originaires de ces même pays. Ils pourraient atterrir sur des aéroports qui leur seraient réservés. Ainsi les terroristes ne pourraient éliminer que leurs concitoyens ou leurs coreligionnaires".*

Autres questions

Question : Au sujet de l'accident du vol AF de Rio, j'ai lu que le commandant de bord avait 10.000 heures de vol, à 58 ans, cela ne me semble pas beaucoup ! Qu'en pensez-vous ?

Réponse : *C'est effectivement peu ! Mais le nombre d'heures de vol effectuées par un pilote au cours de sa carrière, dépend :*

- de ses affectations successives (nombre d'heures de vol annuel différent, selon le secteur d'affectation concerné, la compagnie,...) ;*
- du type d'avion piloté (sur Vickers-Viscount, par exemple, la moyenne mensuelle était de 40 heures, alors que sur Constellation, elle était d'environ 80 heures) ;*
- de son âge d'entrée dans la profession ;*
- éventuellement, du nombre d'heures de vol effectuées dans l'armée de l'air (peu élevé dans la chasse) ;*
- du nombre et de la durée des divers stages de formation et de qualification sur de nouveaux types d'avions ;*
- de la durée et du nombre d'interruptions d'activité (maladie, détachement auprès d'une administration, d'un constructeur,...) ;*
- des fonctions occupées dans les organismes représentatifs des personnels (jours accordés à l'accomplissement de ladite fonction) ;*

- des différentes fonctions occupées dans la compagnie (les pilotes membres de l'encadrement ou chargés de la formation (théorique et pratique) font moins d'heures de vol en ligne que les autres pilotes).

Question : Au sujet de l'évaluation de la quantité de CO² émise par les avions, le seul chiffre important est la quantité totale cumulée émise en une année par une compagnie, comme Air France/KLM et toutes les compagnies aériennes du monde entier. Quant on voit la quantité de kérosène mise dans les réservoirs de chaque avion, chaque jour, le tonnage total consommé par une compagnie aérienne doit représenter un pourcentage important de la quantité de carburant consommée dans le pays ce qui fait que la pollution aérienne doit être fort importante, n'est-ce pas ?

Réponse : Vous posez la question de savoir si l'avion est un gros pollueur ? Autrement dit, d'une façon plus précise : "Quelle est la part du transport aérien dans les émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) ?". D'après le rapport 2007 du Groupe intergouvernemental d'experts, sur l'évolution du climat, le transport aérien n'est imputable que de 2% des GES, contre plus de 3% pour le transport maritime et environ 16% pour les autres modes de transports terrestres. Quant au groupe Air France/KLM - que vous citez - il a donné les précisions suivantes : La performance énergétique de ses vols est de 3,8 l/100km/passager, soit 95 g CO²/passager au 100 km. 113g CO² sur les court et moyen courriers. 90% des émissions se font sur la partie du réseau, où il n'existe pas d'alternative à l'avion.

Le groupe s'est engagé depuis 2007 dans un Plan Climat qui inclut l'optimisation de ses opérations ; le soutien à la recherche, notamment dans le domaine des carburants alternatifs ; et l'appui à la participation du transport aérien international à un accord global, lors de la Conférence des Nations Unies sur changement climatique à Copenhague.

Question : Alors que vous nous avez dit que l'avion de transport militaire Airbus A400M avait fait son premier vol le 11 décembre 2009 et que 184 engagements de commandes avaient été enregistrés, il est question que ce projet pourrait être abandonné ! Est-ce possible ?

Réponse : Ce sont des retards industriels dans la mise au point de cet avion ; les protestations des clients ; des coûts de fabrication beaucoup plus importants que ceux initialement ; de vaines négociations avec les sept pays clients de l'avion,... qui ont conduit le président d'Airbus à évoquer l'abandon de ce programme. La menace semble sérieuse puisqu'il existerait déjà des listes d'ingénieurs qui seraient réaffectés de l'A400M à d'autres programmes de développement du groupe. Cela étant dit, il serait bien surprenant que la production d'un avion ayant déjà fait son vol inaugural soit abandonnée. Et il est fort probable que les gouvernements impliqués dans le programme s'efforceront de trouver une solution sur sa poursuite, car ils y tiennent particulièrement, étant donné qu'il représente à la fois un enjeu politique et industriel important et que son abandon favoriserait les projets de C17 et C130 américains.

Question : Est-ce possible qu'une grande et sérieuse compagnie comme Japan Airlines soit bientôt mise en faillite ?

Réponse : Ce n'est pas la première fois qu'une grande compagnie disparaît de l'échiquier . Souvenez-vous de SABENA et SWISSAIR ! Pour Japan AL, étant donné que l'organisme semi-public chargé de redresser les entreprises en difficulté (Etic) a estimé que le passif de la compagnie était de 5 milliards d'euros, la vente de plusieurs filiales a également envisagée. Grâce au plan de restructuration organisé par l'Etic (accompagné de son investissement de 2,2 milliards d'euros) et à la participation des banques (renoncement à 2,6 milliards d'euros sur les 3,2 milliards d'euros

de prêts bancaires non garantis qu'ils ont consentis), la compagnie devrait atteindre un bénéfice opérationnel de 870 millions d'euros pour l'exercice 2012-2013. "Wait and see !".

Toujours est-il que ce dépôt de bilan conduira à une forte réduction d'activité de plus de 3.000 fournisseurs et distributeurs directs, donc aura un impact dans tout le pays.

De plus, il convient de noter que Japan AL (compagnie nationale, privatisée en 1987), a certes été touchée par la crise économique mondiale, mais l'abyssal trou du déficit résulte également d'erreurs stratégiques et de certains dysfonctionnements annoncés. Force est alors de constater, qu'une nouvelle fois, les premiers pénalisés seront les personnels, lesquels n'ont pourtant pas démérité. En effet, le programme de restructuration qui suivra son dépôt de bilan conduira à la traditionnelle réduction d'activité, qui entraînera de massifs licenciements (on parle déjà de plus de 5.000 emplois dans les trois prochaines années, soit environ 30% de ses effectifs) et pour ceux qui restent en place, des réductions de salaires et d'avantages sociaux.

Question : Votre chronique de mai 2009 était consacrée à l'émergence d'une industrie aéronautique chinoise, avec la société AVIC 1 qui a construit le premier exemplaire de son avion régional ARJ 21-700, pouvant transporter jusqu'à 90 passagers. Vous avez décrit l'influence sur le marché, sur d'autres constructeurs, sur les États et présenté les ambitions chinoises avec les autres versions déjà sur les planches à dessin. Dans cette période de récession, qu'en est-il de ces ambitieux projets ?

Réponse : *Eh bien, sachez que les Chinois n'ont pas mis les pieds dans le même sabot, puisque leur avionneur nouvellement créé (COMAR - Commercial Aircraft Corporation of China) a présenté, en septembre 2009, la maquette du premier gros porteur chinois - le C919 - lors du show le plus important d'Asie. L'appareil sera plus innovant que les récentes versions d'Airbus et de Boeing et, surtout, également moins cher. L'appareil (qui pourra transporter 190 passagers sur une distance de 4.000 km) équipera en priorité les compagnies nationales chinoises, dont les besoins estimés pour les deux prochaines décennies sont évalués à 2.800 exemplaires, étant donnée la gigantesque niche du marché intérieur. En ce qui concerne la participation étrangère, une bonne nouvelle, c'est la société française Safran qui sera chargée de la motorisation du C919. Nul doute que l'industrie aéronautique chinoise - transferts technologiques et de "kow how" (savoir-faire) effectués - jouera dans la cour des grands. Quant aux conséquences d'une telle évolution, vous pouvez vous reporter à ma chronique de mai 2009.*

___ *** ___