

Les services de sécurité

Pourquoi des rapports d'enquête d'incidents graves tardent-ils à être publiés ? Les avions de l'ex-compagnie Air Lib ont-ils continué à voler alors que la sécurité n'était plus assurée ? La justice est saisie.

Il fait beau à la Réunion, ce 19 avril 2002 au soir, lorsqu'un Airbus A 340 de la compagnie Air Lib à destination de Paris Orly entame son roulage sur la piste. Une heure trente plus tard, au-dessus de l'océan Indien, la situation à bord est critique. Les pilotes sentent une odeur de brûlé d'origine électrique. Une fumée blanche et âcre se dégage. Après utilisation des masques à oxygène et transmission d'un message d'urgence au contrôle aérien, il est décidé de se dérouter sur Tananarive, l'aéroport le plus proche. Au milieu des orages, le cockpit se trouve soudain plongé dans l'obscurité. Les pilotes s'équipent de lampes torches. On peut imaginer l'état des passagers. L'incident ne tourne pas à la catastrophe : la fumée est finalement aspirée et l'équipage décide de revenir à la Réunion. Après avoir largué 43 tonnes de kérozène au-dessus de la mer, l'avion atterrit et les passagers en sont quittes pour une belle peur. Il n'est pas certain qu'ils aient eu envie de reprendre l'avion.

Que s'est-il passé ? On a remplacé un fusible défaillant par un autre, surdimensionné, car celui d'origine n'était sans doute plus présent dans le stock de pièces.

Le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), l'instance dépendant du ministère des Transports chargée d'enquêter sur les causes d'incidents graves ou d'accidents, n'a remis son rapport que deux ans et deux mois après, en juin 2004.

26 mois pour rendre un rapport d'enquête

Une directive européenne de novembre 1994 impose la diligence des enquêtes techniques pour tout « *accident ou incident grave* ». En 1998, le crash du MD 11 de la compagnie Swissair, au-dessus d'Halifax (Canada), avait démarré de la même façon que le vol Air Lib : dégage-ment de fumée dans le poste de pilotage et émission d'un message d'urgence. Avant de disparaître des écrans de contrôle...

Un autre incident attire l'attention : une dépressurisation survenue deux fois sur le même appareil, un DC 10 de la compagnie Air Lib, les 22 et 24 mars 2002. À chaque fois, l'équipage a dû opérer une descente d'urgence et faire un retour sur piste à Pointe-à-Pitre, passagers paniqués, masques à oxygène sur le visage.

Par courrier daté du 16 juin 2004, nous avons interrogé le

BEA. Pourquoi lui a-t-il fallu vingt-six mois pour rendre le rapport sur l'incident des fumées en cockpit ? Dans sa lettre de réponse du 16 août, le directeur, Paul-Louis Arslanian, explique : « *Comme nos ressources sont nécessairement limitées, nous essayons d'analyser rapidement les événements, puis, en fonction de l'intérêt pour la sécurité de ces constatations, l'accent est mis sur certains dossiers.* »

Manifestement, pour ce dossier, le « *retour d'expérience* » cher au BEA pouvait attendre...

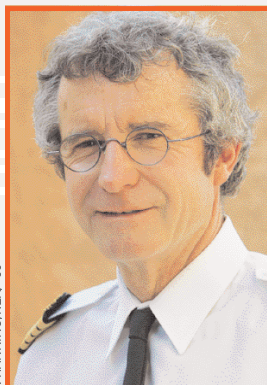
Et concernant l'incident de double dépressurisation, en mars 2002, quid du rapport ? Réponse du BEA : « *Le dysfonctionnement a été géré en exploitation selon la procédure prévue.* » Dans un compte-rendu interne, le service "Analyses et sécurité des vols" de la compagnie Air Lib note la gravité du point de vue de la sécurité des passagers, d'une descente d'urgence : « *Deux descentes d'urgence ont été effectuées pour cette même panne sur cet avion en 24 heures. Le départ en tolérance technique a été proposé à l'équipage, alors que toutes les vérifications élémentaires n'avaient pas été faites.* » La

"procédure prévue" était-elle celle qui consistait à faire redécoller un avion mal ou non réparé ? « *Il y a beaucoup d'autres exemples d'incidents pour lesquels il n'y a aucun rapport du BEA* », s'insurge Henri Marnet-Cornus, président de l'association de pilotes de ligne Safety First (priorité à la sécurité). Ancien pilote de chasse, il a été

aérienne mis en cause

commandant de bord sur Airbus A 340 d'AOM et d'Air Lib jusqu'en septembre 2002, date à laquelle il a été licencié après avoir dénoncé les dérives de sa compagnie mettant en jeu la sécurité des passagers (les prudhommes ont donné tort à l'entreprise). Il dénonce les entorses répétées à la sécurité des vols pendant les nombreux mois précédant l'arrêt d'Air Lib, en février 2003.

Rappelons que Air Lib est née en juillet 2001 de la reprise par l'ancien pilote Jean-Charles Corbet des deux compagnies AOM en dépôt de bilan et d'Air Liberté en difficulté. Ces accusations graves trouvent d'autres échos. Pour Gilbert Dormoy, commandant de bord d'Air Lib jusqu'à l'arrêt de la compagnie, « La réorganisation du service technique d'Air Lib fut un échec lourd de conséquences. Il en



Il porte plainte
Henri Marnet-Cornus, président de Safety First, met en cause la DGAC et le BEA, autorités de l'État chargées d'assurer la sécurité aérienne.

résulta une désorganisation complète et totale de ce service, une démotivation de son personnel causée entre autres par un manque de moyens (pièces détachées, etc.), par un réaménagement des horaires de travail qui occasionnait des périodes sans mécaniciens et qui engendrait des retards importants des vols. Parfois, on se retrouvait avec trois ou quatre mécanos pour faire la visite prévol, et d'autres fois sans personne. »
Le service Analyses et sécurité des vols d'Air Lib, dans son récapitulatif de janvier à avril 2002, note : « L'état de la maintenance de notre compagnie reste très

critique. » Pascal Perri, conseiller de Jean-Charles Corbet, enfonce le clou dans le volumineux rapport d'enquête parlementaire 906, du 11 juin 2003, consacré aux causes économiques et financières de la disparition d'Air Lib : « Nous avons repris deux entreprises qui étaient en situation de coma dépassé. Un peu plus de 6 milliards de francs de déficit d'exploitation en un an. Dans ces entreprises – c'est important pour un transporteur aérien –, les travaux de maintenance n'étaient plus faits... »

Air Lib : la sécurité dégradée

L'explication sur l'origine de ces carences se trouve dans une note du 22 juillet 2002 de Danielle Bénadon, directrice du Transport aérien : « La situation financière de l'entreprise est extrêmement dégradée – les perspectives de redressement à court terme sont faibles –, la

perspective d'un dépôt de bilan semble inéluctable. »

Les textes qui régissent le fonctionnement de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) sont clairs, notamment l'article 5 du règlement CEE n° 2407/92 du 23 juillet 1992 : « Les autorités qui délivrent les licences peuvent, à tout moment, et en tout cas lorsqu'il apparaît clairement qu'un transporteur aérien auquel elles ont délivré une licence a des problèmes financiers, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et elles peuvent suspendre ou retirer la licence... »

Dans le rapport parlementaire 906, François Bachelet, directeur général d'Air Lib, déclare avoir estimé, à la mi-octobre 2002, que l'activité d'Air Lib n'était plus viable, et avoir suggéré au président Jean-Charles Corbet et à la DGAC l'arrêt de l'activité. Les avions d'Air Lib voleront jusqu'au 5 février 2003 à minuit !

Le 20 août dernier, en tant que président de Safety First, Henri Marnet-Cornus a déposé plainte auprès du tribunal de grande instance de Paris contre les responsables politiques aux commandes du transport aérien au moment des faits, les ministres Jean-Claude Gayssot et Gilles de Robien pour « mise en danger de la vie d'autrui ». Son action vise clairement le manque de vigilance de la DGAC à propos de la compagnie Air Lib, et les carences du BEA. ●

P. ECKHOLL/MASTERFILE

Est-on passé près du crash ?

Pendant les derniers mois de l'existence de la compagnie Air Lib, de nombreuses pannes se produisaient sur les appareils. Avec des conséquences sur la sécurité des vols.