

INTRO

Panique dans les airs

Seize personnes étaient hospitalisées hier à Limoges après l'atterrissage d'urgence d'un avion de la compagnie Ryanair, qui devait effectuer une liaison Bristol-Barcelone-Gironne. Il s'agit du dernier incident connu d'un mois mouvementé dans les airs. Cette triste loi des séries commence à susciter doutes et inquiétudes, alors que l'Espagne enquête sur la pire catastrophe aérienne sur son sol de ces 25 dernières années. Pour autant, faut-il voir dans ces derniers événements l'illustration d'une recrudescence des incidents? Les statistiques infirmeraient plutôt ce constat, alors que des questions surgissent sur la sûreté des compagnies aériennes et la qualité des services de maintenance.

Faire le bon choix

Ma compagnie est-elle sûre?

En matière de sécurité aérienne, les passagers déplorent ne pas disposer d'indicateurs satisfaisants. Pourtant, la majorité d'entre eux aimerait mieux connaître la compagnie avec laquelle ils voyageront. Aujourd'hui, listes blanches et listes noires permettent de mieux savoir avec qui l'on vole. La Commission européenne a ainsi adopté, jeudi 24 juillet, une nouvelle «liste noire» des compagnies aériennes interdites d'accès aux pays de l'Union européenne en raison de problèmes de sécurité. La Commission a interdit à tous les transporteurs des lignes de Guinée équatoriale, d'Indonésie, de Kirghizie, du Libéria, de Sierra Leone, du Swaziland et de la République démocratique du Congo d'avoir l'accès aux pays de l'Union européenne. Cette liste, qui n'est cependant pas exhaustive, peut être consultée à cette adresse: ec.europa.eu/transport/air-ban.

L'IATA a elle-même créé en 2001 son propre label de sécurité, baptisé IOSA. Cet audit met à plat le fonctionnement de la compagnie et analyse les trois secteurs essentiels de la sécurité des vols: la formation des équipages, la maintenance des avions et la conduite des opérations aériennes. À ce jour, 223 compagnies dans le monde l'ont réussi, et il peut être consulté sur iata.org. IOSA doit être repassé tous les deux ans, ce qui réduit les possibilités de dérive des bonnes pratiques.

La *Federal aviation* américaine établit, elle, la liste de dix-sept pays qui ne respectent pas les normes minimales édictées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Cette liste est consultable ici: faa.gov.

Enfin, un site indépendant, securvol.fr, propose en partenariat avec l'Observatoire de la sécurité aérienne basé à Genève une information complète sur les compagnies aériennes et un baromètre évolutif de ces dernières. On y retrouve ainsi, contre toute attente, Air France en position B, seulement, derrière la *low-cost* easyJet, en A.

■ DN

Des liens s'établissent entre la santé financière d'une entreprise et le taux de ses incidents

La maintenance à la loupe



Vue du Boeing de la compagnie Itek Air, classée en liste noire, qui s'est crashé en Kirghizie peu après le décollage dimanche

(Photo: AP)

Que se passe-t-il dans les airs en ce mois d'août 2008? Et peut-on parler d'une recrudescence des incidents et accidents aériens? Dimanche soir, un Boeing 737 s'écrasait peu après son décollage de l'aéroport de Bichkek, en Kirghizie. La compagnie, Itek Air, se trouve sur la liste noire des compagnies aériennes dressée par l'Union européenne. Quatre jours auparavant, un avion de la Spanair, compagnie qui ne figure sur aucune liste noire, s'écrasait lors de son décollage à Madrid.

■ Outre ces accidents, les incidents semblent se multiplier. Si certains sont sans corrélation avec un défaut de maintenance – un avion de la compagnie Swiss a dû faire un atterrissage d'urgence ce week-end à Genève suite à une fausse alerte à la bombe –, la plupart dénotent un défaut d'origine technique. Depuis samedi, un Boeing 737 de la compagnie easyJet a dû interrompre son vol après un incident de nature encore indéterminée. Un avion de la compagnie Air Dolomiti, filiale de l'allemand Lufthansa a, lui, dû renoncer à décoller depuis l'aéroport de Munich après un dégagement de fumée au niveau du train d'atterrissage principal. Enfin, un avion de la compagnie à bas prix irlandaise Ryanair a effectué un atterrissage d'urgence à Limoges, en raison d'une dépressurisation dans la cabine.

Plus surprenant encore, Qantas, la première compagnie aérienne australienne, longtemps présentée comme la plus sûre au monde, a vu se multiplier problèmes et incidents techniques. Le 15 août, l'un de ses Boeing 747 perdait un panneau de fuselage de 30 centimètres sur 30 durant

un vol vers Singapour. D'autres appareils ont été confrontés, en plein vol, à une panne de l'un des moteurs ou à un problème de fuite hydraulique. Les esprits ont été davantage marqués par l'atterrissage d'urgence d'un Boeing 747 à Manille, le 25 juillet, en raison d'un trou dans le fuselage probablement causé par l'explosion d'une bouteille d'oxygène.

Chiffres: pas d'affolement

Faut-il voir dans ces derniers événements l'illustration d'une recrudescence des incidents? Si les statistiques pour le mois d'août ne sont pas encore disponibles, l'IATA (*International Air Transport Association*), prudente, présente deux éléments: premièrement, la période des vacances est typiquement celle où les liaisons aériennes sont les plus nombreuses, augmentant de fait la potentialité d'un incident ou d'un accident. Deuxièmement, la comparaison du nombre de décès (une fois encore, mois d'août excepté) avec l'année dernière ne montre pas d'augmentation substantielle: 177 morts en 2008, contre 692 en 2007. L'IATA rappelle enfin que sur les dix dernières années, le taux d'accidents aériens décroît régulièrement.

Il n'en demeure pas moins que des questions sur la sûreté des compagnies aériennes et la qualité des services de maintenance reviennent au premier plan.

Le journaliste François Nénin, qui a publié il y a deux ans «Transport aérien: le dossier noir», voit en la conjugaison de deux facteurs, liés d'une part à la période, d'autre part aux prix du pétrole, une potion potentiellement dangereuse.

Effet saisonnier

Des cadences de rotation plus élevées, même saisonnières, peuvent en effet amener à faire l'impasse sur les réparations. Il

existe, selon Frédéric Nénin, une «tolérance technique» qui autorise une situation dans laquelle un avion peut être autorisé à voler, même si l'ensemble des dispositifs de l'appareil ne sont pas au vert. La *Minimum equipment list* autorise ainsi un avion présentant certains défauts mineurs à voler... dans le but d'être rapatrié à sa base pour y être réparé. Or, cette procédure serait souvent utilisée dans le simple but de faire voler des avions présentant certaines avaries légères.

On considère généralement qu'un temps d'escale de trois quarts d'heure offre le minimum nécessaire pour les besoins de maintenance et de vérification de l'appareil. Or, selon Frédéric Nénin, certaines compagnies sont parfois en-dessous de la demi-heure, et fractionnent les procédures de vérification: une partie du programme lors d'une escale, l'autre à la prochaine.

Des coûts à répercuter

L'envol du coût des carburants contribue lui aussi à ce phénomène: si certaines compagnies, dont Air France, ont fait monter le prix de leurs billets, toutes cherchent à garder un «coût du siège au kilomètre» qui soit le plus compétitif possible. Les postes liés à la maintenance, à la formation ou au repos des pilotes sont alors en première ligne.

Il faut cependant nuancer la problématique du coût des carburants. Les grandes compagnies, à capitaux d'Etat, également également appelées «*flag carriers*», négocient le prix du kérosène plusieurs mois à l'avance, ce qui leur permet de gérer les fluctuations du marché plus confortablement que les compagnies charters, lesquelles fonctionnent à flux tendus, et sans cette souplesse financière.

Alors qu'en Espagne, la polémique enfle sur l'état financier

de la compagnie Spanair, Frédéric Nénin estime qu'un lien peut être fait entre la santé financière d'une compagnie et la sécurité de ses vols. Il prend ainsi l'exemple de la faillite d'Airlib, que des incidents à répétition ont précédé. En France, ce lien a été établi par un rapport parlementaire, qui a notamment pointé «une désorganisation complète et totale du service de maintenance», des mécaniciens «s'occupant de plusieurs avions en même temps» et des pilotes «partant en vol avec appréhension». Un ancien commandant de bord de la compagnie raconte ainsi: «La plupart du temps, les mécaniciens étaient obligés de prélever des pièces sur un avion déjà en panne pour en dépanner un autre.»

Les plus grands visés

Mais les compagnies les plus prestigieuses ne sont pas épargnées, et les seuls plans techniques ou organisationnel ne peuvent être uniquement cités. En France toujours, le rapport de la mission Colin sur la sécurité des vols, établi en août 2006, note ainsi chez Air France «des faiblesses importantes en termes de formation». Or, précise-t-il, les «facteurs humains (conscience de la situation, synergie, processus de décision) sont les facteurs que l'on retrouve dans huit événements graves sur dix, très loin devant les facteurs organisationnels, environnementaux et techniques».

Même son de cloche chez Qantas: les ingénieurs pointent du doigt la politique de réduction des coûts de la direction. «La formation des mécaniciens a été revue à la baisse depuis trois ans», déplore Paul Cousins, président de l'association australienne des ingénieurs et mécaniciens.

■ Dominique Nauroy