

COLLOQUE SUR LA SECURITE AERIENNE



29 NOVEMBRE 2008

MADIANA PALAIS DES CONGRÈS
MARTINIQUE

ASSOCIATION DES VICTIMES DE LA
CATASTROPHE AERIENNE
DU 16 AOUT 2005 AU VENEZUELA



A.V.C.A.
DU 16 AOUT 2005

17, rue du Gouverneur Ponton – 2^{ème} étage n° 3 – 97200 FORT-DE-FRANCE
☎ : 05.96.53.11.37 – Fax : 05.96.53.11.42 – 05.96.65.51.97
contact@martinique-avca.org – <http://www.martinique-avca.org>

INTERVENANTS

OLIVIER BERISSON

A été vice-président de l'AVCA (l'Association des Victimes de la Catastrophe Aérienne du 16 août de sa création à décembre 2007. Président depuis décembre 2007.

COLETTE RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ

Maître de conférences en géographie à l'Institut Universitaire de Formation des Maîtres de Martinique. A soutenu en 1999, à l'Université de Bordeaux 3, une thèse de doctorat intitulée *"Les Antilles françaises en transition : de la relation privilégiée franco-française à l'ouverture internationale. Essai d'une géographie des transports"*. Est l'auteur de plusieurs articles sur le transport aérien et maritime dans le Bassin caraïbe publiés dans des revues universitaires."

RAPHAEL NAYARADOU

Directeur de Roger Albert Voyages de 1963 à 2005. Gérant de Nayaradou Voyages depuis deux ans. Membre créateur de la Chambre syndicale des agences de voyages aux Antilles-Guyane. A été représentant de la Martinique à l'APS, l'Association Professionnelle de solidarité et est l'ancien Président du SNAV local.

GEORGES YSSA

Agent de voyages en Martinique depuis 1988 après avoir été libraire puis employé de banque. Président du SNAV Martinique de 2000 à 2006. Président du SNAV Antilles-Guyane depuis janvier 2006.

VINCENT CARMIGNIANI

Ingénieur Principal des études et de l'exploitation de l'Aviation Civile. Chef du Département de Surveillance et Régulation (DGAC de Fort-de-France).

ENRIQUE PIÑEYRO

A étudié la médecine à Buenos Aires. Spécialisé en médecine aéronautique, M. PIÑEYRO est devenu enquêteur sur les accidents d'avions à l'Université de Caroline du sud, puis pilote de la Compagnie LAPA en Argentine en 1988. Ne supportant plus la culture de sécurité à

minima de la compagnie, il démissionne en 1995. Il est nommé deux ans plus tard officier de sécurité de l'Association des Pilotes de Lignes Aériennes et enquêtera sur le crash du DC-9 d'Austral en Uruguay en 1997.

Depuis, il est à la fois réalisateur, acteur, producteur et scénariste. Son film « Vol Whisky Romeo Zulu » a récolté le Soleil d'Or du festival des cinémas et cultures d'Amérique latine ainsi que le prix du public au Festival du Cinéma Indépendant de Buenos Aires.

HENRI MARNET-CORNUS

Ancien pilote de Chasse, dans l'Aéronautique Civile depuis 1985, Henri Marnet-Cornus est pilote de Ligne depuis 1989. Il a été Commandant de Bord à AIR OUTRE-MER, AOM, Air Lib sur B737.200, DC10.30, Airbus A-340, cumulant plus de 17.000 heures de vol.

En 2000 il a créé l'association Safety First.

Il termine sa carrière le 20 septembre 2002 et est retraité depuis octobre 2004.

Autre formation : Diplôme Universitaire d'Astronomie-Astrophysique (1999)

GERARD ARNOUX

Gérard Arnoux a commencé sa carrière en Afrique comme pilote de brousse. Tour à tour, il est pilote d'aviation générale, commandant de bord sur des jets d'affaires, puis sur ATR 42 à Air Martinique, Air Inter puis CDB sur A320 depuis 10 ans. Il est partie Civile dans l'affaire du Mont Saint-Odile. Il est également Conseiller technique auprès de la FIVAA et membre de la commission technique de l'AVCA.

ROMAIN PAPY

Courtier aérien de janvier 2004 à décembre 2005. Responsable Marketing et Qualité de janvier 2006 à août 2007. Directeur Marketing et Qualité à compter d'août 2007 et Responsable de Management de la Qualité pour l'ensemble des 22 bureaux du groupe AIR PARTNER depuis 2008. Chargé de la mise en place d'un système de gestion des risques compagnies (sécurité aérienne, risques financiers et opérationnels...)

AIR PARTNER est le leader mondial du courtage aérien.

SERGE ROCHE

Président CERPAC SAS. Crisis Manager

Responsable de l'OBSSAT (l'Observatoire de la Sécurité Aérienne et du Tourisme).

Formateur et enseignant en sécurité/sûreté. Expert en accidents d'avion, prévention et dommages avion. Investigateur, instructeur en facteurs humains. Expert international ORDINEX. Conseiller, consultant indépendant en sûreté aérienne.

Ancien Navigant du groupe AIR France (25 ans/ 12.000 heures de vol).

STEPHANE GICQUEL

Secrétaire Général de la FENVAC (Fédération Nationale des Victimes d'Accidents Collectifs) qui rassemble les victimes de 55 accidents et s'est constituée partie civile dans une trentaine de procédures.

ALVARO RENDON-FUENTES

De nationalité française et mexicaine, il obtient un doctorat d'Etat à la Faculté des Sciences de Strasbourg en 1973. Directeur de Recherche CNRS, encore en activité.

Président de l'Association **ECHO** Entraide de la Catastrophe des Hauteurs de Sainte Odile. Accident d'un Airbus 320, survenu le 20 janvier 1992 (87 victimes et 9 rescapés). Suite à l'Arrêté de la Cour d'Appel de Colmar du 14 mars 2008 (16 ans après) a fait un pourvoi en cassation.

Président de la **FIVAA** (Fédération Internationale des Victimes des Accidents Aériens).

CHRISTOPHE ALFRED HADDAD

Consultant commercial, ancien steward et instructeur de sécurité en cabine au Brésil. Premier Secrétaire de l'AFAVITAM (Association des Familles et Amis des Victimes du Vol TAM JJ3054), association fondée le 21 octobre 2007 suite à la tragédie du 17 juillet 2007 à l'aéroport de Congonhas à São Paulo, Brésil (199 victimes dont 186 passagers et 13 personnes au sol).

DANIEL HIERSO

Membre de la Commission technique de l'AVCA (Association des Victimes de la Catastrophe Aérienne du 16 août 2005).

Responsable de la cellule AVCA de Métropole.

TABLE DES MATIÈRES

<i>Liste des intervenants.....</i>	<i>p.1</i>
<i>Discours d'ouverture : M. Bérissou.....</i>	<i>p.6</i>
<i>Spécificités de la desserte des Antilles Françaises : Mme Ranély Vergé-Dépré.....</i>	<i>p.9</i>
<i>Possibilités offertes à l'Agent de voyage : M. Nayaradou.....</i>	<i>p.22</i>
<i>Le rôle du SNAV : M. Yssa.....</i>	<i>p.26</i>
<i>La DGAC : cadre international, cadre européen : M. Carmigniani.....</i>	<i>p.29</i>
<i>Le contexte du crash de LAPA : M. Piñeyro.....</i>	<i>p.45</i>
<i>Point de vue de 2 pilotes : MM. Arnoux et Marnet-Cornus.....</i>	<i>p.48</i>
<i>Le courtier aérien, sélection, évaluation des compagnies : M. Papy.....</i>	<i>p.76</i>
<i>L'arsenal réglementaire et la sécurité : M. Nénin lu par Serge Roche.....</i>	<i>p.83</i>
<i>La sécurité aérienne : Théorie, réalité, objectif à atteindre : M. Roche.....</i>	<i>p.85</i>
<i>Les associations de victimes :</i>	
- <i>LA FENVAC : M. Gicquel.....</i>	<i>p.100</i>
- <i>L'AFVITAM : M. Haddad.....</i>	<i>p.104</i>
- <i>L'AVCA : M. Hierso.....</i>	<i>p.107</i>
<i>Discours de clôture et pistes proposées : M. Bérissou.....</i>	<i>p.110</i>
<i>Lexique.....</i>	<i>p.112</i>

OLIVIER BÉRISSE

Président de l'AVCA

Tout d'abord, mes premiers remerciements s'adressent à la cellule de l'AVCA qui a organisé cette manifestation sous la présidence de Mme PELICAN. Je vous prie de l'applaudir s'il vous plaît.

Je remercie également tous les intervenants, tous ceux qui ont fait un long voyage pour nous rejoindre ce matin, notamment M. Enrique PIÑERO qui vient d'Argentine. Il vous parlera tout à l'heure du circuit aérien qu'il a dû emprunter; d'où l'importance de mettre l'accent sur la sécurité dans ce domaine.

Je remercie aussi toutes les associations de victimes qui sont présentes, les membres de l'AVCA, M. le responsable de l'Aviation Civile en Martinique, même si nous aurons beaucoup de choses à lui dire.

Objectif du colloque

Il faut que vous sachiez que ce matin, nous sommes ici pour nous dire les choses tranquillement, mais sans langue de bois. Il ne sert à rien de faire un colloque juste pour se dire bonjour; donc, il faut que les choses soient dites.

Nous sommes heureux d'avoir pu réunir tous les acteurs du monde aérien: les agences de voyage, les pilotes, les associations de victimes - malheureusement très rarement représentées dans ce genre de manifestations-, les compagnies. Il ne manque que les constructeurs, ce matin, mais nous parlerons d'eux quand même.

Nous sommes là parce que le 16 août 2005, 160 personnes ont perdu la vie dont 152 Martiniquais. Le crash dont ils ont été victimes résulte de l'action d'un certain nombre d'intervenants: l'agence de voyages, le broker, le transporteur, les constructeurs, les pilotes, l'Etat, l'Aviation Civile. A qui incombe la faute?

C'est peut-être celle de tout le monde, peut-être celle de l'un d'entre eux, peut-être est-ce un concours de circonstances. Tous doivent se remettre en cause chaque fois qu'il y a un crash. Je vous rappelle qu'un autre A320 est tombé il y a juste deux jours.

Je voudrais aussi vous associer à un devoir de mémoire ce matin, pour d'autres catastrophes aériennes survenues aux Antilles Françaises:

- Le 22 juin 1962: 173 morts en Guadeloupe à Deshaies. Si ce devoir de mémoire avait existé, peut-être que nous ne serions pas là ce matin. La mémoire est importante justement car elle permet à tous les acteurs, aux autorités, de faire attention. En effet, quand on pense à tous ces défunts, en général, on n'a pas envie que cela recommence ; donc on prend les mesures adéquates.

- Le 3 Mars 1968 : 63 Morts toujours un Boeing d'AIR FRANCE, toujours en Guadeloupe.

- Le 18 Novembre 1978 : 15 Morts et 5 rescapés AIR GUADELOUPE entre Pointe à Pitre et Marie-Galante.

- Le 23 Mars 2001 : 20 Morts, crash de Saint-Barthélemy.

-Puis surtout, l'année 2005 qui fut une année noire : 713 Morts dans le monde, 18 accidents aériens, et notamment, le mois d'août fut catastrophique. C'est pour cela que les passagers, les agences de voyages, les brokers, les compagnies, les constructeurs, l'Etat par l'intermédiaire de l'Aviation Civile, seront tôt ou tard - nous aurions préféré dès ce soir – contraints de se mettre tous autour d'une table afin de définir les contours de la sécurité aérienne la plus adaptée dans notre région et, par delà, dans le monde.

En effet, nous avons parmi nous le Président de la fédération Internationale des Victimes d'Accidents Aériens et donc, ce travail a commencé à fédérer déjà les associations de victimes. Il faut que cela continue, que l'on se fédère avec tous les acteurs.

L'indemnisation et l'action pénale

Ces actions sont aussi très importantes. Malheureusement, les condamnations font, parfois, que l'on avance. Est ce qu'un enfant n'avance pas mieux dans la vie quand il a compris pourquoi on l'a puni et qu'il sait qu'il a payé sa dette? C'est valable pour l'enfant mais ça l'est aussi pour l'adulte. Pourquoi alors serait-ce différent pour certains acteurs du monde aérien ? C'est en ce sens que l'AVCA aussi se bat sur la voie tracée par d'autres pour que justice soit rendue.

Enfin, je voudrais dire à tous les intervenants qu'ils n'oublient pas qu'aujourd'hui, nous parlons de vies humaines. Si nous sommes ici, c'est bien parce que des êtres humains ont péri dans des catastrophes souvent évitables ou prévisibles. Nous sommes ici parce que des intérêts économiques ont prévalu sur ce que nous représentons, sur ce que nous avons de plus cher, nous-mêmes.

Est ce que quelqu'un parmi nous irait volontairement contre sa sécurité? Personne. Alors il doit en être de même pour tous ceux qui ont un rôle à jouer dans la sécurité aérienne afin d'obtenir une protection optimale pour nous, pour eux-mêmes et pour leurs enfants.

Certains des intervenants auront des propos qui ne feront pas plaisir à d'autres. J'espère qu'ils ne seront pas heurtés et que nous saurons faire preuve d'élévation afin que nous nous sentions en sécurité, une fois élevés dans les airs.

Il y a des mots récurrents dans le monde aérien aujourd'hui, comme les mots « licenciement », « diplomatie ».

Licenciement : oui certains professionnels de ce secteur se font licencier quand ils osent montrer du doigt les problèmes, oui certains pilotes se font licencier, quand ils refusent de décoller avec un avion ne garantissant pas la sécurité des passagers.

Je serais patron de compagnie aérienne que je recruterais tous ces gens sur le champ car ce serait une bonne publicité pour ma compagnie, une bonne garantie de sécurité.

Diplomatie : oui, la diplomatie prime parfois sur les vies humaines. Je donne quelques exemples de compagnies inscrites sur la liste noire et qui, pourtant, ont reçu des accréditations: AIR MENPHIS, AIR MAURITANIA, CAMEROUN AIRLINES, JEAR JET, ONUR AIR, TUNIN AIR. Ce sont des compagnies autorisés sur le sol Français.

Donc beaucoup de questions se posent. Les gens qui voyagent par sur compagnies sont-ils des citoyens comme les autres? Sont-ils avertis? Ont-ils toutes les données?

Il ne doit pas y avoir de dichotomie entre le monde économique et l'homme. Au contraire, l'économie doit être au service de l'humanité, l'avion doit être au service des passagers, rien d'autre.

Rôle des associations

Enfin ce colloque est aussi fait pour que les associations de victimes soient présentes dans les instances en charge de la sécurité aérienne. Il nous vient un souvenir du mois d'août où, après le crash de SPANAIR, lors d'une émission sur une chaîne publique, quasiment tous les acteurs du monde aérien étaient représentés, sauf les associations des victimes de crashes aériens. Il faut que nous arrivions à faire changer ceci, à faire évoluer les mentalités. Nous ferons tout pour y parvenir. A l'AVCA, nous y travaillons.

Je tiens aussi par la même occasion à remercier un de nos membres éminents, M. Daniel HIERSO qui effectue un travail colossal. Nous nous demandons comment il fait, comment il se dédouble, se démultiplie. La passion et l'envie de voir les choses avancer quand on a perdu ses parents, c'est cela. Oui nous pouvons transformer un drame en motivation, en activité débordante pour sauver des vies : lesquelles ? Celles d'aujourd'hui et de demain.

COLETTE RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ

Maître de conférences en géographie
Institut Universitaire de Formation des Maîtres de Martinique

LES SPECIFICITES DE LA DESSERTE AERIEENNE DES ANTILLES FRANCAISES

Cette communication se propose de dresser un bilan de la desserte aérienne des Antilles françaises en mettant l'accent sur les spécificités de cette desserte, en matière notamment d'offre de destinations. La desserte aérienne est vitale pour la Martinique et la Guadeloupe du fait de leur insularité et de leur rattachement à la France métropolitaine. L'activité aérienne est dominée dans ces deux Départements d'Outre-Mer par les liaisons transatlantiques qui sont les véritables supports de l'intégration nationale. Ces liaisons ont connu au cours de ces vingt dernières années une forte croissance alimentée par la fréquentation touristique et par la mobilité de plus en plus forte des populations antillaises installées aux deux extrémités de la ligne. Toute réflexion sur l'activité touristique doit donc nécessairement être associée à celle de la desserte aérienne.

Nous verrons tout d'abord le poids des liaisons avec la Métropole par rapport aux autres destinations. Enfin, nous tenterons d'évaluer les forces et les faiblesses de cette desserte aérienne.



L'activité arienne en Guadeloupe et en Martinique est concentrée sur un petit nombre de liaisons s'effectuant à 90% dans l'espace national comme le montrent les graphiques de la figure 1. La part des trafics nationaux (liaisons avec la Métropole et entre les trois Départements Français d'Amérique), loin de s'estomper, s'est au contraire renforcée au cours des dernières décennies. Les trafics avec la Métropole ne représentaient en effet, en 1982, que moins de 40% du trafic total alors qu'ils s'élèvent aujourd'hui à environ 60% du trafic total à

Fort-de-France et à Pointe-à-Pitre. On peut ainsi dire que la desserte aérienne des Antilles françaises s'effectue dans le cadre d'un modèle centre-périphérie dominé par le poids des aéroports parisiens, et ce au détriment de l'environnement américain proche (figure 2). Les liaisons avec l'Europe se limitent à celle établies avec la France métropolitaine.

Figure 1 :

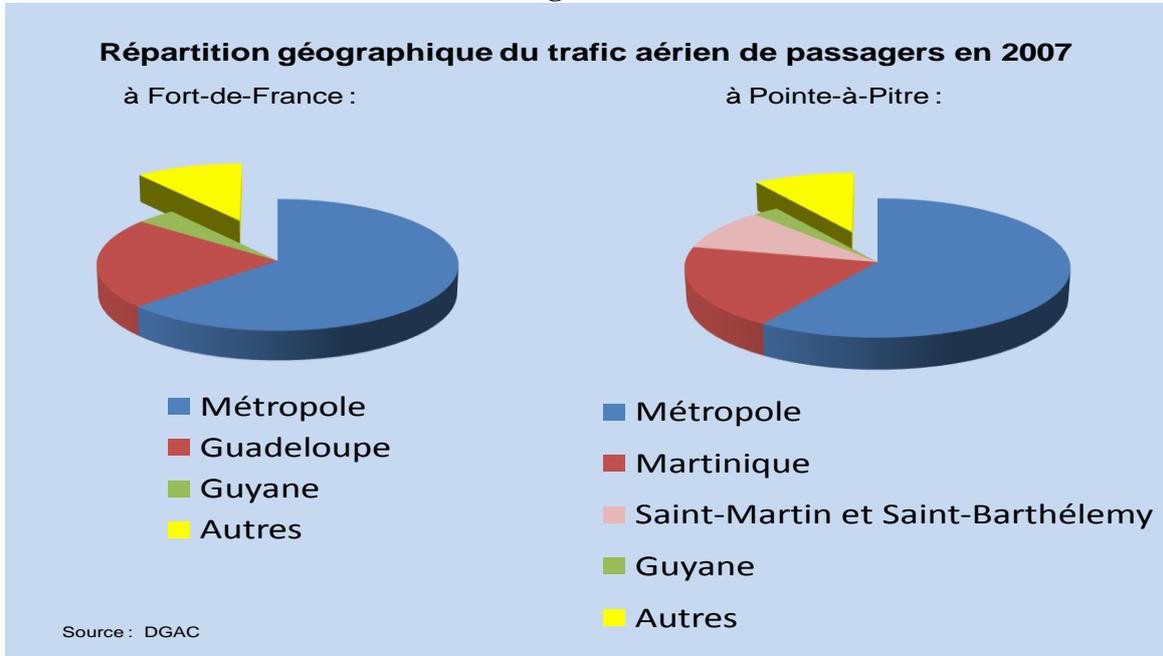
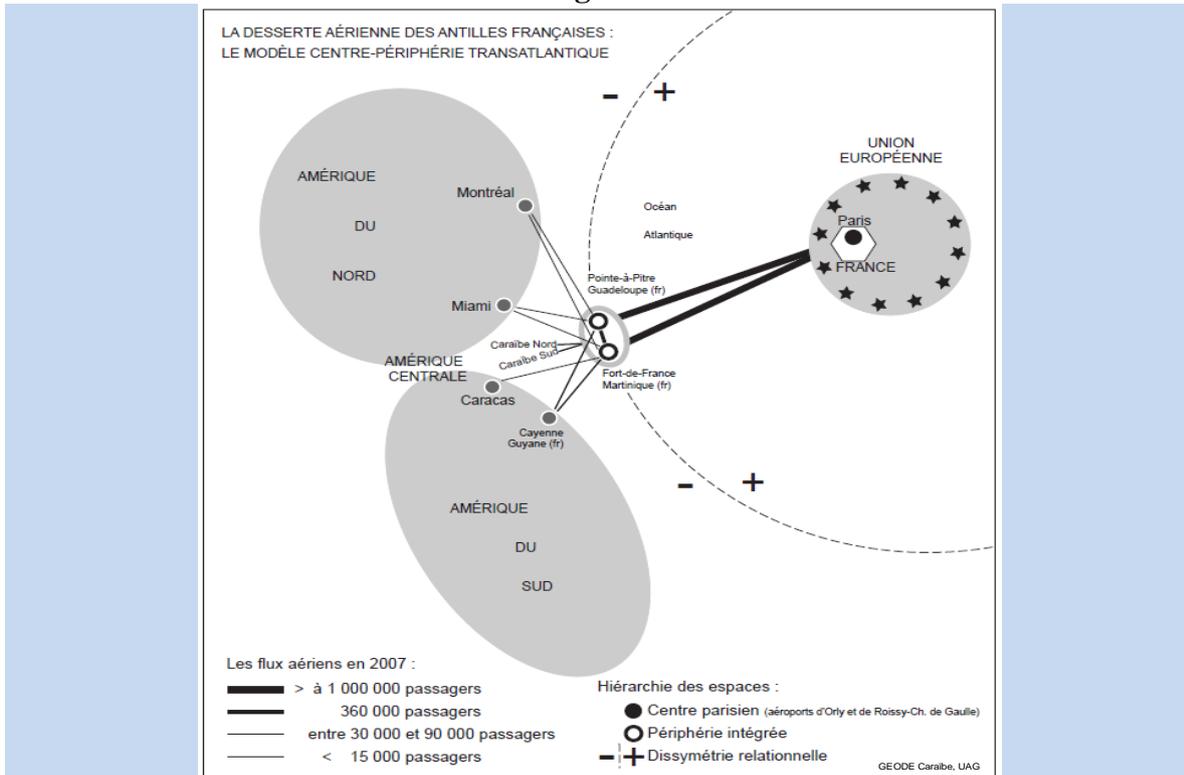


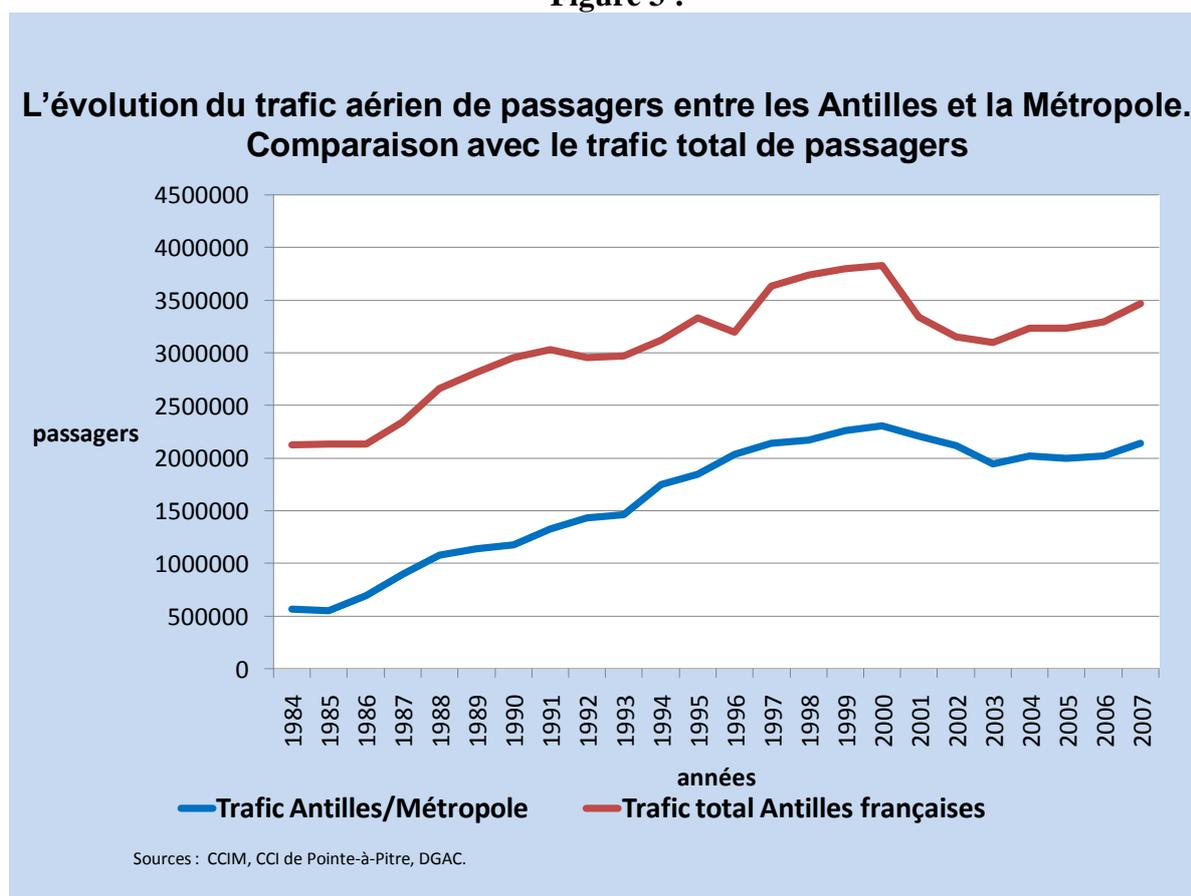
Figure 2 :



1) Des trafics transatlantiques dont la forte croissance s'est ralentie

Le dynamisme des deux aéroports antillais repose essentiellement sur celui de la ligne Antilles/Métropole dont le trafic a été multiplié par trois depuis la fin du monopole d'Air France en 1986 (figure 3). Avec un total de plus de 2 100 000 passagers en 2007, répartis équitablement entre les deux îles, cette liaison est devenue l'une des plus fréquentées du territoire national. La concurrence établie depuis la libéralisation du ciel des DOM a été très profitable à la fréquentation de la route transatlantique qui a connu des taux de croissance annuels très élevés les premières années de la déréglementation. Mais depuis les années 2000, on observe un net ralentissement de son développement, voire une légère baisse de trafics. Les aéroports de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France (respectivement 1,8 million de passagers et 1,6 million de passagers en 2007) sont donc fortement dépendants des trafics avec la Métropole. Dans le Bassin caraïbe, aucun autre aéroport n'atteint un tel niveau de dépendance sur une seule liaison.

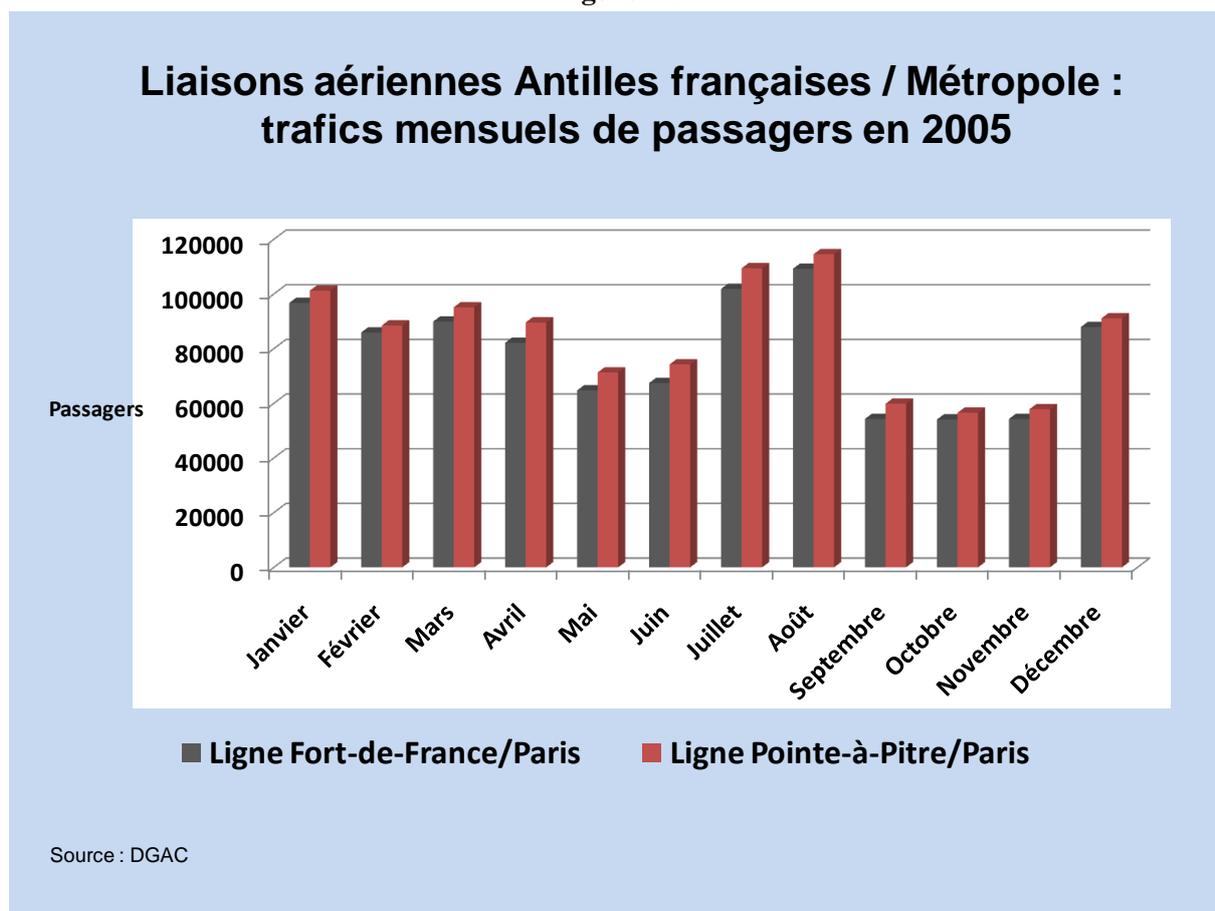
Figure 3 :



La ligne transatlantique est bien connue pour ses deux caractères essentiels : une forte saisonnalité et la directionnalité des flux. L'existence d'une importante communauté d'Antillais vivant en Métropole et la fréquentation touristique se traduisent par deux pointes

de trafic dans l'année (figure 4). La plus importante correspond aux congés scolaires de juillet-août avec des vols qui bénéficient de très bons coefficients de remplissage dans le sens Métropole/Antilles, mais ceux-ci sont moindres dans l'autre sens. Le même phénomène, cette fois-ci inversé, se reproduit fin août avec le retour des vacanciers. La deuxième pointe de trafic a lieu pendant la haute saison touristique qui s'étend de décembre à avril. Ces deux pointes contrastent fortement avec les creux de septembre-octobre-novembre. Les déséquilibres saisonniers et directionnels posent de sérieuses difficultés d'exploitation aux aéroports et aux compagnies. Air France, à l'époque de son monopole, en avait d'ailleurs fait son principal argument pour justifier sa politique, notamment tarifaire, sur cette liaison.

Figure 4 :



2) *Un nombre de compagnies aériennes fluctuant*

Jusqu'en 1986, la route transatlantique obéissait aux règles très strictes de la politique aérienne française étroitement contrôlée par les pouvoirs publics. La France, comme beaucoup de pays européens, était en effet très attachée au principe de souveraineté des États sur leur espace aérien, principe reconnu au plan international dès 1919 et réaffirmé en 1944 à la Conférence de Chicago. La Métropole était farouchement opposée au développement des compagnies charters dont la nature des services lui paraissait peu compatible avec les contraintes d'une exploitation régulière. La position dominante de la compagnie nationale était souvent perçue aux Antilles comme la prolongation d'une centralisation administrative. Sa politique de tarification et sa qualité de service étaient critiquées, tant par les antillais

établis des deux côtés de la route transatlantique, que par les visiteurs et les professionnels du tourisme qui lui reprochaient de pratiquer des tarifs dissuasifs et peu diversifiés tout en décourageant la concurrence par différents moyens (refus d'autorisation de vols, etc.).

L'arrêt « Nouvelles Frontières » du 30 avril 1986 rendu par la Cour de Justice des Communautés européennes étendit au transport aérien les règles de concurrence édictées dans le Traité de Rome, conduisant ainsi l'Europe à se lancer progressivement vers une libéralisation du transport aérien. Mise en place dans le cadre de la loi-programme du 31 décembre 1986 relative aux DOM, la libéralisation du transport aérien vers ces destinations a donc mis fin au monopole d'Air France, tout en imposant aux compagnies autorisées le respect d'un cahier des charges. Depuis 1997, le contenu de celui-ci a été repris dans le cadre de la réglementation européenne sous la forme d'obligations de services publics (OSP) imposées sur certaines liaisons à l'intérieur de l'Union européenne.

Depuis la déréglementation, le nombre de compagnies desservant les Antilles est très fluctuant comme le montre le tableau 1. Ces fluctuations s'expliquent par les restructurations ou les disparitions de certains transporteurs qui évoluent dans un contexte très concurrentiel et économiquement fragile : c'est le cas par exemple d'AOM, d'Air Lib ou des anciennes compagnies régionales Air Guadeloupe et Air Martinique qui s'étaient lancées sur le marché transatlantique pendant quelques mois. Alors qu'en 1999, on avait pu recenser jusqu'à 7 compagnies présentes sur le marché transatlantique (Air France, Corsair, AOM, Air Liberté, Aérolyon, Star Europe et Air Europe), en 2003, l'offre de transport s'était réduite à un duopole composé d'Air France et de Corsair avant l'arrivée, en décembre 2003, d'Air Caraïbes. Actuellement, ce sont ces trois compagnies qui assurent les liaisons transatlantiques.

Tableau 1 :

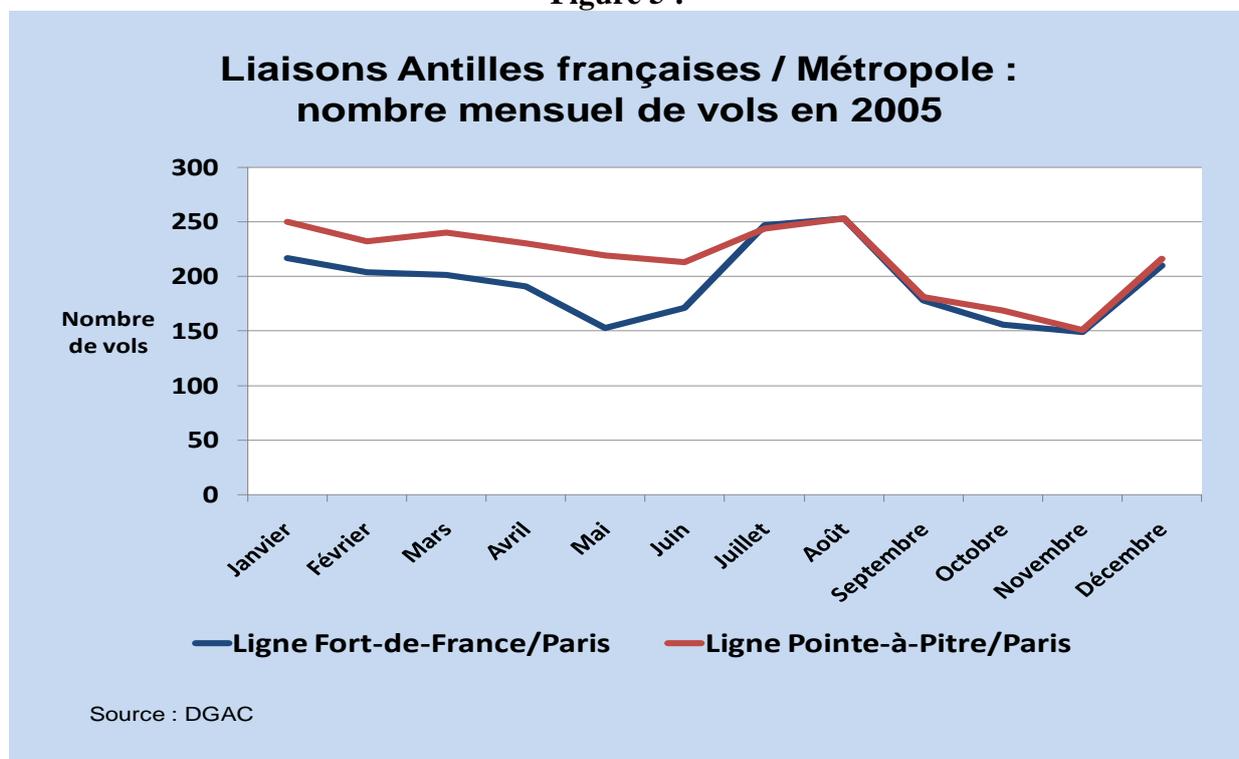
La desserte aérienne entre les Antilles françaises (Guadeloupe et Martinique) et la Métropole depuis la déréglementation. Quelques repères chronologiques.

Année	Compagnies aériennes	Nombre de compagnies exploitant la ligne	Nombre de passagers
1986	- Air France - Minerve (07/1986). - Fin du monopole d'Air France le 31/12/1986.	2	699 001
1987	- Arrivée d'Aéromaritime, filiale d'U.T.A. (12/1987).	3	900 000
1988	- Arrivée de Corse Air (12/1988).	4	1 081 400
1989	- Corse Air devient Corsair (10/1989) après son rachat par le voyageur Nouvelles Frontières.	4	1 145 700
1991	- Arrivée d'Air Outre Mer (03/1991) et d'Air Liberté (12/1991). - Retrait d'Aéromaritime (11/1991) après la fusion entre Air France et U.T.A.	5	1 334 100
1992	- Air Outre Mer devient A.O.M. après sa fusion avec Minerve (01/1992). - Début des vols transatlantiques communs d'Air Guadeloupe et d'Air Martinique (05/1992).	5	1 435 200
1993	- Retrait d'Air Guadeloupe et d'Air Martinique (07/1993).	4	1 465 600
1996	- Arrivée de Star Europe et d'Aérolyon (12/1996).	6	2 038 899
1999	- Arrivée d'Air Europe.	7	2 264 981
2001	- Air Liberté fusionne avec A.O.M. (03/2001) et prend le nom d'Air Lib (09/2001).	5	2 212 043
2002	- Arrêt des activités d'Aérolyon (04/2002).	4	2 126 232
2003	- Arrêt des activités d'Air Lib (02/2003). - Arrivée d'Air Caraïbes (12/2003) et de Star Airlines (12/2003).	4	1 952 516
2007	- Compagnies desservant la ligne Antilles/ Métropole : Air France, Corsairfly, Air Caraïbes.	3	2 145 804

Sources : Compagnies, D.R.A.C. Antilles-Guyane.

Ces compagnies proposent en moyenne, pour chaque île, entre 40 et 60 vols par semaine soit une offre quatre fois supérieure à celle d'Air France en 1986. La figure 5 montre, pour l'année 2005, que le nombre de vols proposé se calque sur la fréquentation de la ligne, avec un nombre plus élevé pendant les mois de juillet-août.

Figure 5 :



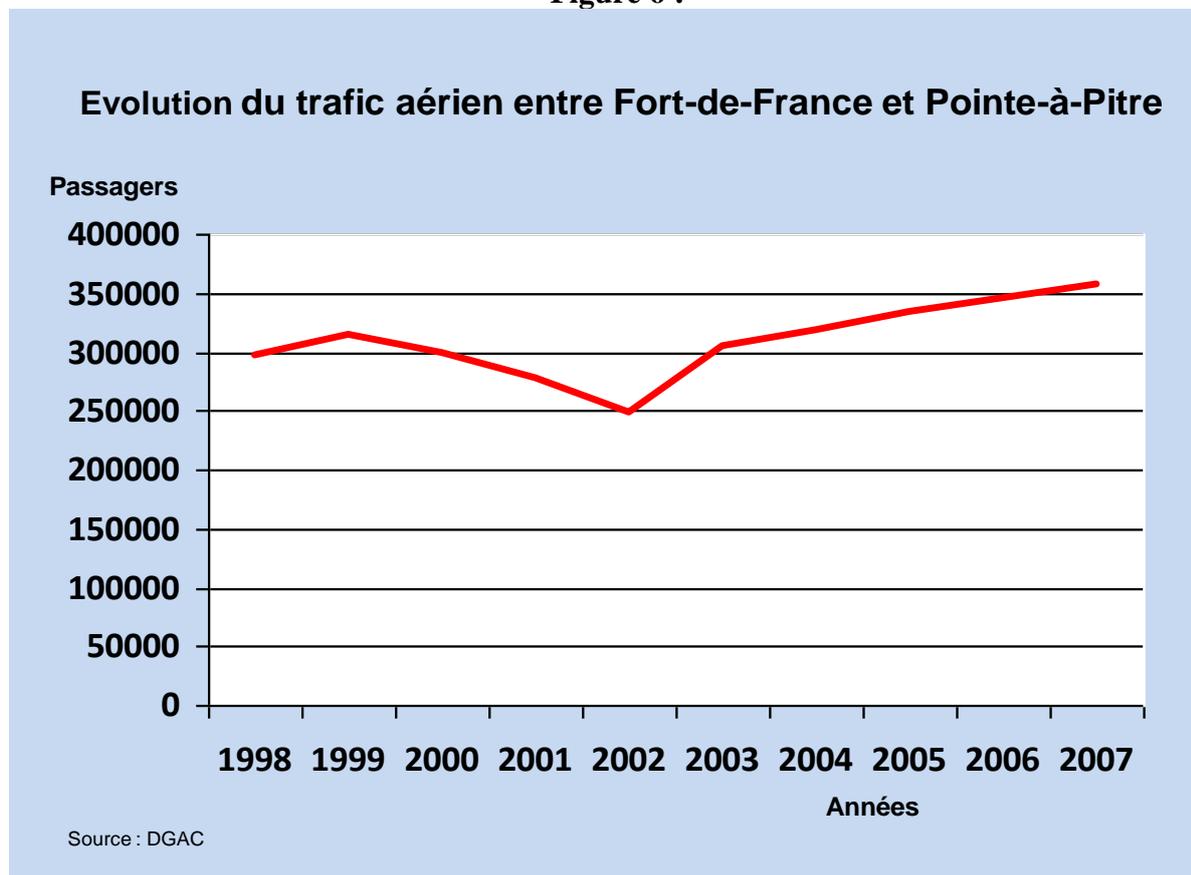
Les autres liaisons aériennes avec les Antilles françaises n'occupent qu'un rôle secondaire dans les aéroports de Martinique et de Guadeloupe. Elles se composent, d'une part, des liaisons entre les trois DFA, et d'autre part, des liaisons internationales.

1) Les liaisons entre les départements français d'Amérique

a) *La liaison Pointe-à-Pitre/Fort-de-France (environ 190 km)*

Elle se place dans les deux aéroports antillais au second rang des routes les plus fréquentées, mais loin derrière la route transatlantique, et constitue donc l'axe principal du trafic régional. Avec environ 360 000 passagers par an, elle représente en moyenne 20% des courants de trafic à Pointe-à-Pitre et à Fort-de-France. Cette ligne a subi, à partir de 1989, la concurrence des services maritimes jusqu'alors inexistantes entre les deux îles mais connaît depuis 2003 une croissance régulière (figure 6). La création d'Air Caraïbes en l'an 2000 a permis de concrétiser les tentatives, jusqu'alors avortées, de regroupement entre les transporteurs français présents sur le réseau régional. Elle assure aujourd'hui l'essentiel du trafic mais doit faire face depuis décembre 2002 à la concurrence de la compagnie Air Antilles Express, filiale d'Air Guyane SP.

Figure 6 :



b) *Les liaisons avec Saint-Martin et Saint-Barthélemy*

Elles sont surtout présentes à Pointe-à-Pitre car Saint-Martin et Saint-Barthélemy étaient jusqu'en 2007 des dépendances territoriales de l'archipel guadeloupéen. À noter que les liaisons régulières aériennes entre Pointe-à-Pitre et ses îles du Sud (Marie-Galante, Les Saintes et la Désirade) sont aujourd'hui moribondes du fait de la concurrence des dessertes maritimes modernes et rapides qui ont détourné la population locale du transport aérien plus

coûteux. Ces marchés avec les dépendances du Sud de la Guadeloupe avaient pourtant représenté en 1985 plus de 130 000 passagers !

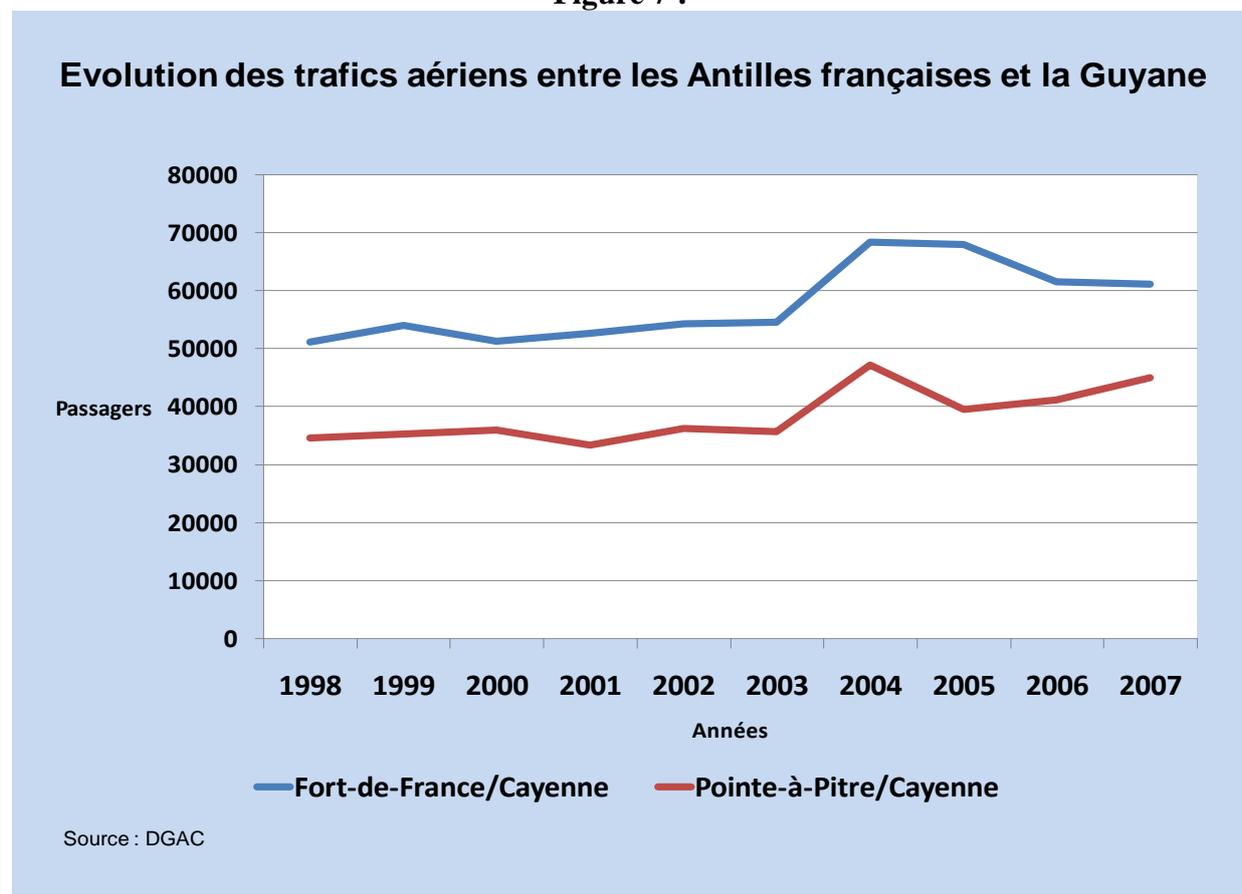
L'éloignement des îles du Nord a permis par contre à l'avion de s'imposer comme l'unique mode régulier de relation avec la Guadeloupe. Le trafic enregistre une progression rapide et constante et s'est élevé à près de 180 000 passagers en 2007, réalisé pour les $\frac{3}{4}$ avec Saint-Martin. La compagnie Air Caraïbes transporte ici les $\frac{2}{3}$ des passagers, le reste étant assuré par Air Antilles Express.

c) Pointe-à-Pitre/Fort-de-France – Cayenne (1 800 km)

Les trafics vers la Guyane sont faibles en raison des prix élevés et d'une offre encore peu diversifiée. Ils ne constituent qu'une part marginale de l'activité des deux aéroports antillais : 2,4% en Guadeloupe et 3,8% en Martinique en 2007. Le nombre de passagers entre Fort-de-France et Cayenne (environ 61 000 en 2007) est supérieur à celui atteint entre Pointe-à-Pitre et Cayenne (45 000 personnes). Les trafics sont assez irréguliers malgré une tendance générale à la hausse au cours des dix dernières années (figure 7).

Ici aussi, Air France a dû accepter de partager l'exploitation de ces lignes avec Air Caraïbes.

Figure 7 :



2) Un trafic international encore peu développé

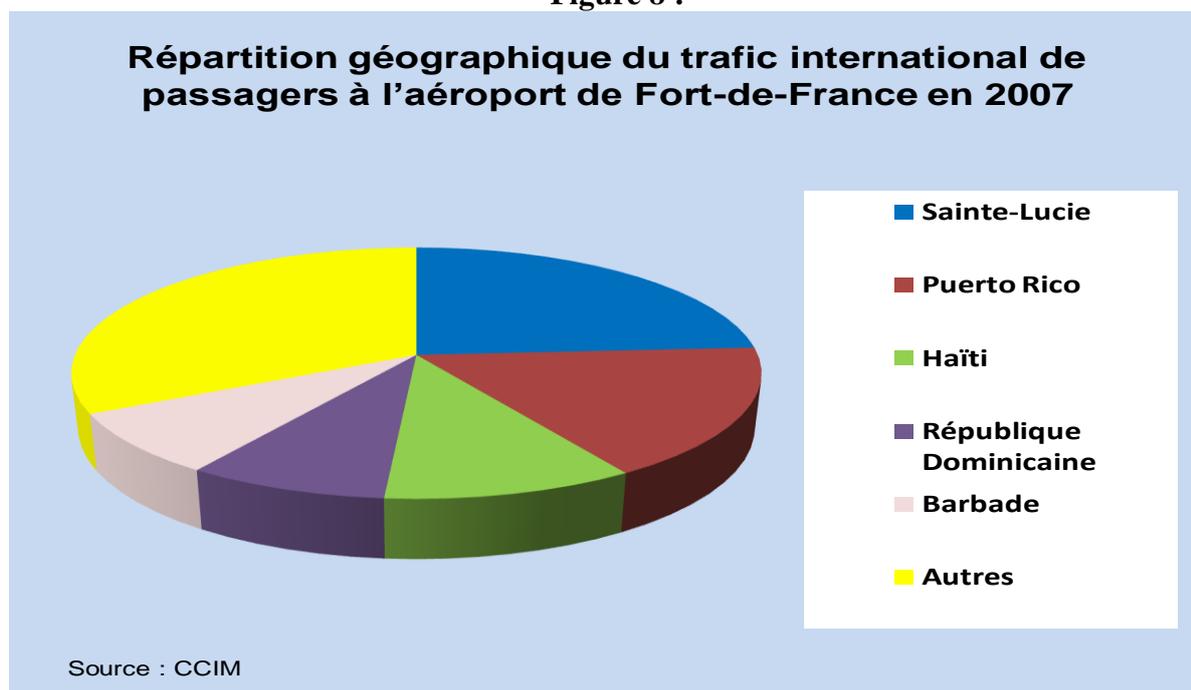
Le trafic international est très faible dans le fonctionnement des aéroports des Antilles françaises malgré leur ambition de devenir des plaques-tournantes, des *hubs*, pour leur

environnement régional. La part des flux internationaux a même diminué au cours des dernières années passant en 1982 de 26% à Fort-de-France et de 20% à Pointe-à-Pitre à moins de 10% aujourd'hui. En volume, ces trafics ont même régressé. Ils se partagent entre les relations avec la Caraïbe insulaire et les liaisons établies avec l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud.

a) Les destinations de la Caraïbe dominent le trafic international

À Fort-de-France, la figure 8 montre que cinq destinations de la Caraïbe insulaire concentrent les 2/3 des liaisons internationales (Sainte-Lucie, Puerto Rico, Haïti, République Dominicaine et Barbade).

Figure 8 :



La fréquentation est relativement faible sur ce réseau et la concurrence des compagnies étrangères est ici très active. Air Caraïbes a par exemple passé des accords de partage de codes avec la LIAT pour certaines destinations de la Caraïbe anglophone. Elle a étendu son réseau régional ces dernières années, en proposant des vols vers Port-au-Prince, Saint-Domingue, Cuba, le Panama et le Costa Rica.

L'escale de Puerto Rico a profité de l'abandon de nombreux vols directs entre les Antilles françaises et les États-Unis, ce qui renforce son rôle de carrefour aérien dans la Caraïbe. Les vols sont surtout assurés par la compagnie American Eagle, filiale d'American Airlines.

b) Les autres liaisons étrangères

Elles se limitent à celles qui ont été établies avec le continent Nord et Sud américain. A l'exception de l'Europe, les Antilles françaises ne se relient régulièrement à aucun autre continent.

Le réseau Nord américain a fortement régressé ces dernières années en raison de la désaffection de la clientèle touristique américaine pour les Antilles françaises. La faiblesse

des trafics a provoqué la suppression de nombreuses dessertes directes avec les îles françaises, notamment avec les États-Unis. La reprise du trafic vers ce pays passe non seulement par des campagnes de promotion touristique sur le marché américain mais aussi par une adaptation du parc hôtelier et de l'image touristique des DOM aux exigences de la clientèle américaine. Celle-ci est davantage attirée par les îles antillaises anglophones, où la barrière de la langue ne se pose pas et où les prestations touristiques sont moins coûteuses. Les liaisons avec les États-Unis se font essentiellement par Miami qui est devenue, comme pour l'ensemble du Bassin caraïbe, la principale porte d'entrée vers ce pays en raison de la proximité géographique de la Floride et de la présence de fortes minorités antillaises dans cette partie des États-Unis. Les liaisons avec le Canada se font surtout vers Montréal. Le trafic avec l'Amérique du Sud est marginal et peu représentatif de l'activité des aéroports des Antilles françaises. Cela concerne la desserte de Caracas effectuée par la compagnie vénézuélienne Avior Airlines. Air Caraïbes a signé un partenariat avec la compagnie brésilienne TAF pour desservir la ville de Belém, au Brésil, via Cayenne.

Les liaisons aériennes des Antilles françaises sont donc polarisées par l'axe transatlantique et leur environnement proche. Cette diversification limitée des trafics constitue l'une des faiblesses du fonctionnement de ces aéroports.



La desserte aérienne des Antilles françaises fait l'objet depuis plusieurs années de nombreuses polémiques, que se soit sur le marché transatlantique que sur le marché régional. Les critiques récurrentes portent en particulier sur une tarification jugée trop élevée et une qualité de service insuffisante, mais aussi sur la sécurité, surtout depuis le traumatisme du crash du 16 août 2005.

1) Une desserte souvent controversée

a) Une tarification jugée trop élevée

Les premières années de libéralisation du transport aérien avec la Métropole ont été marquées par une forte concurrence entre les compagnies qui a été globalement profitable à la clientèle :

d'après le rapport établi en 2004 par le député Joël Beaugendre, entre 1990 et 1998, les tarifs auraient diminué de 25 à 35% en euros constants. Mais, de 1998 à 2003, ils auraient enregistré une hausse de 28%. Cela s'explique par des raisons propres à ce marché et d'autres liées à la crise conjoncturelle du transport aérien : la baisse temporaire de l'offre de sièges après la disparition de compagnies comme Air Lib et Aérolyon ; la diminution de la fréquentation touristique ; l'augmentation des coûts du kérosène, des assurances et l'instauration d'une taxe de sûreté ; la crise du transport aérien mondial suite aux évènements du 11 septembre 2001 aux États-Unis. Cette augmentation des tarifs expliquerait la baisse des trafics transatlantiques au début des années 2000.

Afin de réguler l'offre et la demande, les compagnies aériennes pratiquent, depuis quelques années, la technique du « yield management » qui consiste à maximiser les recettes en faisant varier le prix du billet en fonction de la demande : elles ajoutent ou enlèvent des sièges à un tarif donné selon le taux de remplissage de l'avion. La grande diversification des tarifs, le fait par exemple qu'un vol sec soit parfois vendu beaucoup plus cher qu'un *package* comprenant le billet d'avion et une réservation d'hôtel pour un touriste, sont des situations mal ressenties par les populations antillaises qui y voient un frein à la continuité territoriale. Face à ces reproches, la position des compagnies est très claire : elles rappellent que le transport aérien est une activité qui réclame de lourds investissements et que les tentatives de « guerre tarifaire » se sont soldées par la faillite des entreprises les plus fragiles. Il leur faut trouver un équilibre entre plusieurs facteurs : proposer au consommateur le prix le plus juste possible, tenir compte de la concurrence et veiller à leur rentabilité.

Le débat sur les tarifs aériens avec la Métropole a donné récemment lieu à la mise en place d'aides à caractère social : il s'agit du passeport mobilité, instauré en 2002 pour certains étudiants et jeunes travailleurs de moins de 30 ans originaires des DOM-TOM, et qui leur permet, sous certaines conditions, de bénéficier d'un voyage gratuit par an vers la Métropole ; le deuxième dispositif a été l'instauration, en 2003, d'une dotation de continuité territoriale allouée par l'Etat aux collectivités locales qui ont été chargées de déterminer les conditions d'accès à cette aide. Cependant, un rapport de la Cour des Comptes rendu public en février 2008 concluait que « après quatre années de mise en œuvre, la politique de continuité territoriale aérienne avec l'outre-mer est globalement un échec par rapport aux objectifs fixés par le législateur ». La non-participation de l'Union européenne et des collectivités territoriales d'outre-mer au financement de cette aide est l'une des raisons évoquées pour expliquer ce constat.

b) Les critiques portant sur la qualité des services et la sécurité

Les critiques de la clientèle portent également sur la qualité du service offert, notamment sur les lignes transatlantiques. Outre la pratique courante de la sur-réservation, qui conduit à ne pas embarquer quelques passagers munis de billets, ont longtemps été pointés du doigt l'absence de confort, voire de sécurité dans certains avions (les Boeing 747) longtemps utilisés avec la Métropole. Par exemple, en 2004 et 2005, de nombreux incidents et retards suite à des pannes de moteur ont été relevés chez certaines compagnies. L'âge moyen élevé de la flotte utilisée jusqu'alors vers l'Outre-Mer a conduit Air France et Corsair à renouveler leurs avions depuis 2006. Le débat international sur la sécurité aérienne a un écho particulier ici à la Martinique, touchée par la série de catastrophes aériennes qui se sont produites dans le monde au mois d'août 2005. Même si le transport aérien est considéré comme l'un des moyens de transport les plus sûrs, l'accident du 16 août 2005 -qui a fait 160 victimes- rappelle

d'autres qui ont intéressé la desserte des Antilles françaises et qui sont recensés dans le tableau 2.

Tableau 2 :

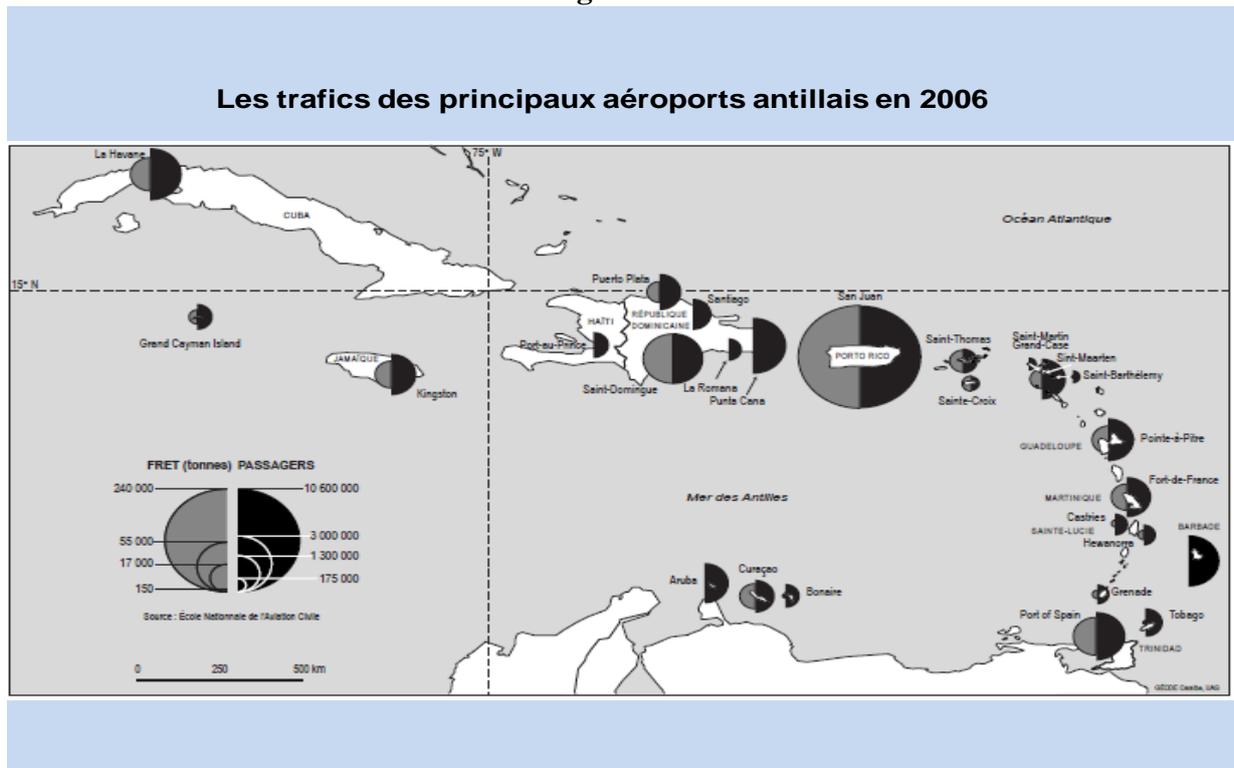
Récapitulatif des catastrophes aériennes aux Antilles françaises	
16/08/2005	Un avion MD-82 de la compagnie colombienne West Caribbean, assurant une liaison entre Panama City et Fort-de-France, s'écrase dans les montagnes du Nord-Ouest du Venezuela. 160 morts.
24/03/2001	Un Twin Otter de la compagnie française Air Caraïbes en provenance de Sint-Maarten/Juliana, s'écrase sur une maison juste avant l'atterrissage à Saint-Barthélemy. 20 morts, dont le propriétaire de la maison.
18/11/1978	Un Twin Otter de la compagnie française Air Guadeloupe s'écrase en mer lors d'un vol entre Pointe-à-Pitre et Marie-Galante. 15 morts et 5 rescapés.
03/03/1968	Un Boeing 707/328 d'Air France, assurant un vol entre Paris et Pointe-à-Pitre, s'écrase à Matouba (massif de la Soufrière) en Guadeloupe. 63 morts.
22/06/1962	Un Boeing 707/328 d'Air France, assurant un vol entre Paris et Pointe-à-Pitre, s'écrase sur les hauteurs de Deshaies en Guadeloupe. 173 morts.

Source : *France-Antilles Martinique*, 17 août 2005.

2) *Des atouts à promouvoir*

Malgré les critiques que l'on peut émettre sur la desserte aérienne des Antilles françaises, il ne faut pas oublier que ces départements disposent de nombreux atouts pour promouvoir une plus grande diversification de l'offre, notamment dans leur environnement régional. Les aéroports de la Guadeloupe et de la Martinique figurent parmi les onze premiers aéroports antillais pour leur trafic de passagers (figure 9). Pointe-à-Pitre est au troisième rang dans les Petites Antilles après Trinidad et Barbade. Le niveau de trafic atteint, la localisation des îles françaises au cœur des Petites Antilles, la qualité et la modernisation des infrastructures devraient être des atouts à valoriser vis-à-vis des compagnies aériennes. Le défi reste à relever car nous avons vu que ces aéroports ne fonctionnent pas comme des plates-formes d'éclatement. Il est toujours aussi difficile de circuler à l'intérieur de l'espace régional proche, à cause d'une clientèle insuffisante, donc de dessertes peu nombreuses et de prix dissuasifs. Les cloisonnements géographiques et culturels hérités de l'histoire coloniale, les restrictions à la mobilité des personnes (demande de Visas, etc.) expliquent la faible connexité des réseaux aériens dans l'espace caraïbe.

Figure 9 :



Pour conclure, on peut rappeler que la desserte aérienne s'est relativement démocratisée aux Antilles françaises même si les critiques en matière de coûts restent présentes. Prendre l'avion est devenu un acte banal dans la vie des insulaires. La question qui se pose aujourd'hui est de déterminer si l'augmentation des trafics, ici comme ailleurs dans le monde, induit nécessairement une diminution de la sécurité aérienne, dans un contexte de plus en plus concurrentiel. Chaque catastrophe aérienne nous rappelle qu'il est urgent d'établir une véritable culture de la sécurité, tant au niveau des professionnels du transport aérien, que des passagers.

Bibliographie :

- Beaugendre J. 2004. Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du Règlement par la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire sur la desserte aérienne de l'outre-mer. Paris : Assemblée nationale.
- Chardon J.P. 1987. L'avion dans les Antilles. Talence, CRET, coll. Iles et archipels, 178 p.
- Cour des Comptes. 2008. La dotation de continuité territoriale aérienne avec l'outre-mer. Paris, 23 p.
- Direction Générale de l'Aviation Civile. Bulletin statistique ; trafic commercial. Paris, annuel.
- Ranély Vergé-Dépré C. 2006. La sécurité aérienne dans les D.O.M. antillais (Guadeloupe, Martinique), in *Études caribéennes* n° 4, pp. 35-40.
- Ranély Vergé-Dépré C. 2005. Transport aérien et intégration territoriale : l'exemple des Antilles françaises, in *Études caribéennes* n° 3, pp. 15-23.
- Ranély Vergé-Dépré C. 2002. La desserte aérienne des Antilles françaises : évolution et perspectives, in *GÉODE Caraïbe, Les Antilles et Guyane françaises à l'aube du XXIe siècle*, Paris : Karthala, coll. Terres d'Amérique n°4, pp. 117-132.
- Ranély Vergé-Dépré C. 1999. Les Antilles françaises en transition : de la relation privilégiée franco-française à l'ouverture internationale. Essai d'une géographie des transports. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 362 p.

RAPHAEL NAYARADOU

Gérant de l'agence Nayaradou Voyages

Faire du charter dans la région : la réalité et les options possibles.

Je vous exposerai des us et coutumes en vigueur dans la profession afin de tenter de trouver, pour le client, le meilleur produit et le produit le plus sûr.

1/ Historique :

Quand j'ai débuté dans la profession en 1963, mis à part les deux Boeings 707 d'Air France qui étaient tombés avant cette date, très rapidement, j'ai été interpellé par deux accidents successifs. Il s'agit du crash du Boeing 707 d'Air France «Château de Kerjean», reliant Santiago du Chili à Paris, qui s'est écrasé en mer peu après le décollage de Caracas en 1969 et du crash de la Pan Am à Montserrat en 1965. Les causes de l'accident ont été très rapidement connues par l'administration américaine concernant le vol de la Pan Am. Pour ce qui concerne l'accident de Caracas, ce fut l'omerta complète et, à ce jour, je ne saurais vous dire ce qui est arrivé. Ceci m'a conditionné dans les choix que je devais faire en matière d'affrètement.

Par contre, à ceux qui ne le savent pas, je voudrais apporter une information qui me semble très importante. Le monde entier doit beaucoup au Président Kennedy qui, à la suite de toute une série d'accidents, ne serait-ce que dans notre secteur, mais encore bien plus aux USA et ailleurs, a décidé qu'il interdirait de vol tous les Boeing et tous les DC8, si rapidement, le taux d'accidents ne diminuait pas. Inutile de vous dire qu'après cet ultimatum, des solutions ont été vite trouvées; ce qui prouve que lorsqu'il y a une volonté politique, le reste suit. Cela aurait été la catastrophe car on sortait de l'époque des Super Constellations pour passer à la nouvelle génération d'avions à réacteurs et on se rendait compte que finalement, ces machines n'étaient pas très fiables.

2/ Possibilités d'affrètement:

Il existe des différences entre les régions et entre les compagnies aériennes pour ce qui concerne la sécurité. Nous sommes obligés de le dire, n'en déplaise à certains, que nous sommes auprès de deux zones extrêmement à risques, à savoir l'Amérique de sud et l'Amérique centrale. Bien sûr, beaucoup de choses se sont améliorées mais il faut savoir qu'à l'intérieur de ces zones, il y a des pays identifiés comme laxistes par les autorités. Cependant, malheureusement, les règlements de l'OACI font qu'on doit faire confiance à l'aviation civile de ces pays. Donc finalement, pour les professionnels de notre secteur géographique, notre souci est de savoir comment faire des vols charters.

Au départ de la Martinique et de la Guadeloupe, nous n'avons quasiment aucune possibilité d'affrètement d'avion français. Une lueur d'espoir se profile grâce au deuxième Airbus, qu'Air France vient de positionner à Pointe à Pitre, ce qui permettrait (je parle au conditionnel) d'envisager certains affrètements. Autrement, notre source d'approvisionnement la plus sûre, ce sont les Etats-Unis. Autour, nous n'avons rien, sinon l'ALM de Curaçao. Aussi, pendant toute une période, j'ai été amené à affréter de très nombreux avions vénézuéliens. A cette époque, il n'y avait pas de véritable problème. Pour l'anecdote, il me souvient qu'une fois, j'avais affrété l'avion de Miami Air qui passait 24h à faire du béton

(rester au sol). Il avait été programmé pour une journée à Margarita mais l'Aviation Civile Vénézuélienne a refusé à Miami Air l'autorisation d'atterrir. Tout de suite, l'Aviation civile américaine a réagi et a demandé un contrôle de tous les avions vénézuéliens. Résultat, la compagnie vénézuélienne a été épinglée pour bon nombre de petits problèmes liés à la sécurité. J'ai réalisé que, sans m'en douter, je travaillais régulièrement avec une compagnie qui n'offrait pas toutes les garanties en matière de sécurité. A la suite de cela, la compagnie a été interdite d'atterrissage aux Etats Unis pendant toute une période.

3/ Quels repères avons-nous aujourd'hui pour affréter un avion depuis la Martinique ?

Ce n'est pas une tâche facile. Aujourd'hui, sur le Venezuela, nous avons une compagnie qui malheureusement ne possède qu'un avion de 19 places (sans toilettes à bord) pour nous relier à Caracas deux fois par semaine. La demande ne permet pas de placer un avion d'une cinquantaine de places. On est ici confronté au problème du trafic saisonnier. Tout à l'heure, Madame Ranély Vergé-Dépré parlait de périodes de tarifs. Je ne me fais pas l'avocat des compagnies aériennes desservant la Métropole mais on se trouve confronté à un sérieux problème de directionnalité qui n'a pas été abordé. Quand les avions sont pleins au départ de la France, ils sont vides au départ de Fort-de-France. C'est pour cela que les tarifs sont totalement différents au départ de la Métropole (en juillet par exemple) par rapport au départ des Antilles.

Actuellement, que pouvons-nous faire en termes d'affrètements, de voyages organisés en qualité de tours opérateurs ?

Premièrement, dans la zone, nous ne trouvons qu'une seule compagnie, c'est Miami Air dont l'affrètement est extrêmement onéreux. En effet, Miami se trouve à plus de 3h30, ce qui veut dire que quel que soit le vol que nous programmons, nous devons facturer au passager 7h de mise en place à vide ce qui fait que nous ne sommes pas du tout compétitifs.

Deuxièmement, nous pouvons nous adresser à des brokers. Il y en a qui sont sérieux mais il y a aussi beaucoup de margoulines dans ce métier dont un bien connu qui est basé à Miami après avoir été chassé du Canada. Certes, il ne lui appartient pas d'aller vérifier la fiabilité des avions qu'il loue mais il y a le problème de conscience professionnelle.

Ici, pour affréter un avion- j'espère que tout le monde le fait- j'essaie de me renseigner auprès de mon correspondant local parce que c'est le seul capable de me dire si c'est bon ou pas. Souvent, il n'aborde pas le problème de la sécurité. Ce sont d'abord les problèmes commerciaux, de fiabilité et c'était ainsi jusqu'au crash. En effet, quand cela ne vous est jamais arrivé, vous pensez que ça n'arrive qu'aux autres. Nous essayons donc d'avoir un maximum de renseignements. Par exemple, pour Maracaïbo, c'était la chronique d'un accident annoncé compte tenu de la masse de renseignements négatifs que nous avons eue concernant cette compagnie. Juste après, on nous avait annoncé que nous aurions eu une liste noire. C'est vrai, nous sommes français, nous sommes européens mais aucune compagnie de notre secteur n'a été auditée pour en connaître la fiabilité ; ce qui me permet de dire que nous restons toujours des français à part.

Je pense que la première démarche pour nous, agents de voyage, lorsque nous choisissons une compagnie, c'est d'aller en quête d'un maximum de renseignements la concernant, de chercher à connaître la composition de sa flotte, à savoir l'âge de ses avions. Ceci dit, nous savons bien qu'un avion neuf sans maintenance est potentiellement plus dangereux qu'un vieil appareil parfaitement entretenu.

Avions et accidents :

Une chose m'interpelle, c'est la fréquence des accidents d'avions impliquant des MD:

- 1^{er} juin 1999 : crash du MD 82 de American Airlines à Little Rock dans l'Arkansas.
- 31 janvier 2000 : crash du MD 83 d'Alaska Airlines dans l'Océan Pacifique.
- 7 mai 2002 : crash d'un MD 82 de China Northern Airlines à Bohai Bay près de Dalian en Chine.
- 30 novembre 2004 : crash d'un MD 82 de Loin Air à Surakarta (Indonésie).
- 16 août 2005 : crash du MD 82 de la West Caribbean à Machiques près de Maracaibo (Venezuela).
- 16 septembre 2007 : crash du MD 82 de One-Two-Go à Phuket (Thaïlande).
- 30 novembre 2007 : crash du MD 83 d'Atlasjet en Turquie.
- 20 août 2008 crash du MD 82 de Spanair à Madrid.

Nous savons, dans la profession, que certaines compagnies vont acheter leurs avions dans le désert de Mojave qui est le marché de l'occasion. Les instructions notifiées aux propriétaires d'avions pour procéder à des modifications sont-elles appliquées sur les avions parqués dans ce désert? Je ne saurais vous le dire. Ainsi, en mars et avril 2008, la FAA (Federal Aviation Administration) a, après un audit, contraint American Airlines à clouer au sol sa flotte d'environ 300 MD pour inspection du circuit hydraulique. Delta Airlines a anticipé en inspectant aussi ses 117 MD. Au total, c'est près de 6000 vols qui ont été annulés pour ces révisions. Personne ne sait si les MD qui ne volent pas actuellement ont subi ces révisions.

J'ai été personnellement traumatisé par le crash de Maracaïbo et ai dû organiser un vol pour acheminer les parents des victimes. J'ai pu voir la détresse des familles et ai compris que les gens ne savaient pas ce que le mot crash induisait.

J'ai compris, dans cette circonstance, combien il était important et urgent qu'on se penche sur le problème de la sécurité aérienne.

Qu'est-ce qui a changé depuis Maracaïbo ?

Avant l'accident, la première question que posait la clientèle concernait l'hôtel (nombre d'étoiles, all inclusive ou non Elle vous interrogeait sur le shopping de la destination mais jamais sur l'avion. Depuis, les Martiniquais sont vraiment exigeants quant au type d'appareil ce qui est une bonne chose. L'esprit des passagers a énormément changé.

Un agent de voyage, un tour opérateur ne peut jamais être responsable pour un accident d'avion puisqu'il ne lui appartient pas d'aller vérifier la fiabilité de l'avion.

J'ai étudié les problèmes de sécurité aérienne dans le cadre du CESR (*Conseil Economique et social de la région*), mais le rapport n'a pas été publié. Nous avons découvert en interrogeant un certain nombre de responsables locaux, que des moyens supplémentaires n'ont pas été donnés dans notre zone pour pouvoir effectuer les contrôles. Il y a moins d'affrètements depuis cette période et nous faisons beaucoup plus attention. Même si nous ne sommes pas responsables, nous pouvons être en quelque part coupables si nous avons suffisamment d'informations en amont. Je prends l'exemple de cet airbus d'une compagnie péruvienne que j'avais affrété. L'avion était déjà quasiment complet quand j'ai appris de mon correspondant que l'appareil appartenait aux Forces Aériennes de l'armée péruvienne qui le louaient à cette compagnie pendant les heures de disponibilité pour le transport de passagers. J'ai immédiatement annulé toute l'opération et réglé toutes les indemnités car cela me posait des problèmes de conscience. C'est pour cela que j'insiste sur le fait qu'on puisse être néanmoins

coupables même en n'étant pas responsables. Le confrère qui a affrété l'avion du broker de Miami s'est considéré comme non responsable, non coupable, pourtant nous avons des éléments et certains passagers ont rapporté que l'avion était « rafistolé ».

En conclusion, je souhaiterais dire qu'il faut que nous restions vigilants parce que rien n'a changé. Depuis le crash, rien n'a réellement changé sauf, comme je vous l'ai dit, qu'il y a l'Airbus d'Air France basé maintenant à Pointe à Pitre mais qu'il demeure très peu disponible. Il y a toujours un problème de coût. Faire venir l'Airbus de Pointe à Pitre revient plus cher que de faire venir un avion américain de Miami ou de Dallas.

Nous notons cependant que pour la première fois, des avions neufs sortis d'usine ont été mis sur la ligne transatlantique, ce qui n'était jamais arrivé auparavant.

GEORGES YSSA

Agent de voyages, Président du SNAV

La charte qualité du SNAV et la réglementation

Je vais surtout vous parler du métier d'agent de voyages, des obligations de ce dernier, et surtout de ce qui régleme la profession. Il faut savoir que le métier d'agent de voyages est réglementé ce qui signifie que ne peut pas être agent de voyages qui veut. Plusieurs obligations sont liées à la profession. Aujourd'hui, l'agent de voyages est obligé d'avoir une garantie financière, une assurance responsabilité civile et, le responsable de l'entreprise doit avoir une qualification professionnelle attestant qu'il est apte à l'exercice du métier.

La dernière loi qui régit la profession a été mise en application depuis le 1^{er} décembre 1994. Cette année-là, pour qu'ils aient plus d'atouts et plus de poids, les agents de voyages se sont créés en association, en organisme professionnel. 1944, c'est l'année de naissance du **SNAV**, Syndicat National des Agents de Voyages.

Au niveau européen, le SNAV est lui-même membre d'un autre organisme, l'**ECTAA**, qui regroupe les Unions nationales des agences et organisateurs de voyages de l'Union européenne. Il a été fondé en 1961 par les associations nationales d'agences de voyages et tour opérateurs des 6 pays fondateurs du Marché Commun (l'Allemagne, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas). Il s'est élargi au rythme des candidatures et accessions à l'Union Européenne. Son rôle est de suivre et de défendre les intérêts de la profession au niveau européen et international.

Actuellement, le SNAV regroupe en France, DOM compris, 1400 agents de voyages titulaires d'une licence d'état ce qui représente un peu plus de 3600 points de vente. Au SNAV, au niveau des agences de voyages, la sécurité est considérée à deux niveaux. Premièrement, au niveau du transport des personnes et de leurs biens, mais aussi au niveau de la sécurité financière des clients consommateurs. Il faut savoir assurer au client une qualité de produit qui correspond à la somme qu'il a payée pour acheter ce produit. C'est ainsi que le SNAV a, dès 1962, contribué à fournir une meilleure protection au consommateur en créant l'**APS** (Association Professionnelle de Solidarité du tourisme) Cette association protège les clients de ses adhérents dans le cadre de la garantie financière de la profession.

Depuis environ cinq ans, l'APS a élargi son champ d'intervention en augmentant considérablement la protection du consommateur puisque celui-ci peut obtenir le remboursement des fonds déposés dans une agence agréée par l'Association. Cela peut être un acompte sur un produit à acheter ou le reversement de la totalité de la somme dans le cadre d'un forfait payé globalement dans l'attente du carnet de voyages.

Aujourd'hui le SNAV est l'interlocuteur privilégié des pouvoirs publics dans l'élaboration des nouveaux textes à caractère législatif ou réglementaire qui régissent la profession. C'est ainsi que le SNAV, dans les négociations qui se tiennent actuellement avec le gouvernement dans le cadre de la révision de la Loi de 1994- puisqu'un projet de loi doit être en principe déposé

d'ici le début de l'année 2009 devant le Parlement- dans le cadre des négociations, le SNAV a proposé au gouvernement trois mesures très importantes à savoir:

- le maintien de la licence d'agent de voyages afin de différencier les professionnels des institutionnels, puisqu'aujourd'hui, il est fortement question que les palais de congrès, les entreprises d'événementiels puissent aussi vendre des voyages au grand public.
- l'alignement de la garantie financière pour tous les opérateurs voulant vendre des voyages ; cela veut dire qu'ils auront les mêmes avantages mais aussi les mêmes obligations.
- le maintien de la qualification professionnelle afin d'assurer un service fiable et de qualité au consommateur.

Un autre combat du SNAV, qu'il mène depuis environ cinq ans, vise à faire adopter par le gouvernement la mise en place d'une garantie financière des compagnies aériennes - ce qui n'existe pas - afin de rembourser le consommateur en cas de défaillance de celles-ci. Aujourd'hui, quand une compagnie aérienne dépose le bilan, le consommateur n'est pas remboursé des sommes qu'il avait déjà versées à la compagnie pour le paiement des billets d'avion.

Code d'éthique du SNAV

Afin d'harmoniser les comportements au sein de la profession, le SNAV établit à l'attention des clients utilisateurs de prestations touristiques, un code d'éthique qui se décline en cinq obligations:

Bien accueillir le client.

ACCUEILLIR : c'est arriver à un meilleur accord avec le client, approfondir avec lui ses souhaits, ses préférences, le style de voyage recherché, sa durée et son budget.

Conseiller le client.

CONSEILLER : c'est apporter les suggestions, opinions et recommandations de nature à permettre au client de choisir en toute connaissance de cause entre les différentes propositions susceptibles de répondre aux attentes qu'il a exprimées.

Informé le client et le préparer à son futur voyage.

INFORMER ET PREPARER : c'est lui communiquer avant tout engagement le contenu des prestations choisies, leur prix, les modalités de paiement, les formalités nécessaires ainsi que toutes les particularités, contraintes et pénalités éventuelles susceptibles d'influencer sa décision.

Sélectionner et choisir les produits, mais surtout les prestataires avec lesquels les agences sont amenées à travailler.

SELECTIONNER ET CHOISIR : c'est proposer une gamme de produits et de services compétitifs et de qualité élaborés par des fournisseurs compétents.

Aider le client durant et après son voyage.

AIDER : c'est apporter toute l'aide indispensable au client pendant son voyage et écouter ses griefs à son retour.

Convention collective

Le SNAV, dans l'organisation de la profession, ne s'est pas arrêté uniquement à ses relations avec les consommateurs. Il a aussi signé en septembre 2008 avec les quatre principaux syndicats nationaux, la modification de la convention collective applicable dans l'activité d'agent de voyages, qui entre en vigueur au 1^{er} janvier 2009. Cet accord très important devra être appliqué par toutes les entreprises titulaires d'une licence d'agent de voyages qu'elles soient adhérentes du SNAV ou pas.

Les nouvelles dispositions de cet accord concernent presque essentiellement la simplification de la classification des emplois et du niveau de salaire correspondant. Celles-ci permettront aux employés de mieux se situer dans l'organigramme de l'entreprise et les stimuleront grâce à une revalorisation conséquente des salaires.

Quelques chiffres-clés tout de même significatifs:

Aujourd'hui, le nombre d'adhérents à l'APS est de 3100 personnes, 3100 entreprises. Le nombre de clients pris en charge par l'APS en 2007 suite à la défaillance financière de plusieurs de ses membres est de 4035.

Au cours des 5 dernières années, l'APS aura ainsi fait partir plus de 20.000 clients.

Le nombre d'agences de voyages en France estimé par l'INSEE aujourd'hui est de 4313.

136. Chiffre éloquent. C'est le nombre d'accidents d'avions survenus dans le monde en 2007, soit 28 de moins qu'en 2006. Ce taux d'accidents s'avère être le plus faible depuis 1963. Au niveau du nombre de victimes, il y a une baisse de 25% par rapport à 2006 et c'est aussi le taux le plus faible depuis 2004. 2007 est ainsi considérée comme une des plus sécuritaires de ces 50 dernières années.

63.000. Selon une étude de la Commission Européenne, pas moins de 50 compagnies aériennes ont fait faillite entre 2000 et 2005 avec comme corollaire plus de 63.000 passagers livrés à leur sort.

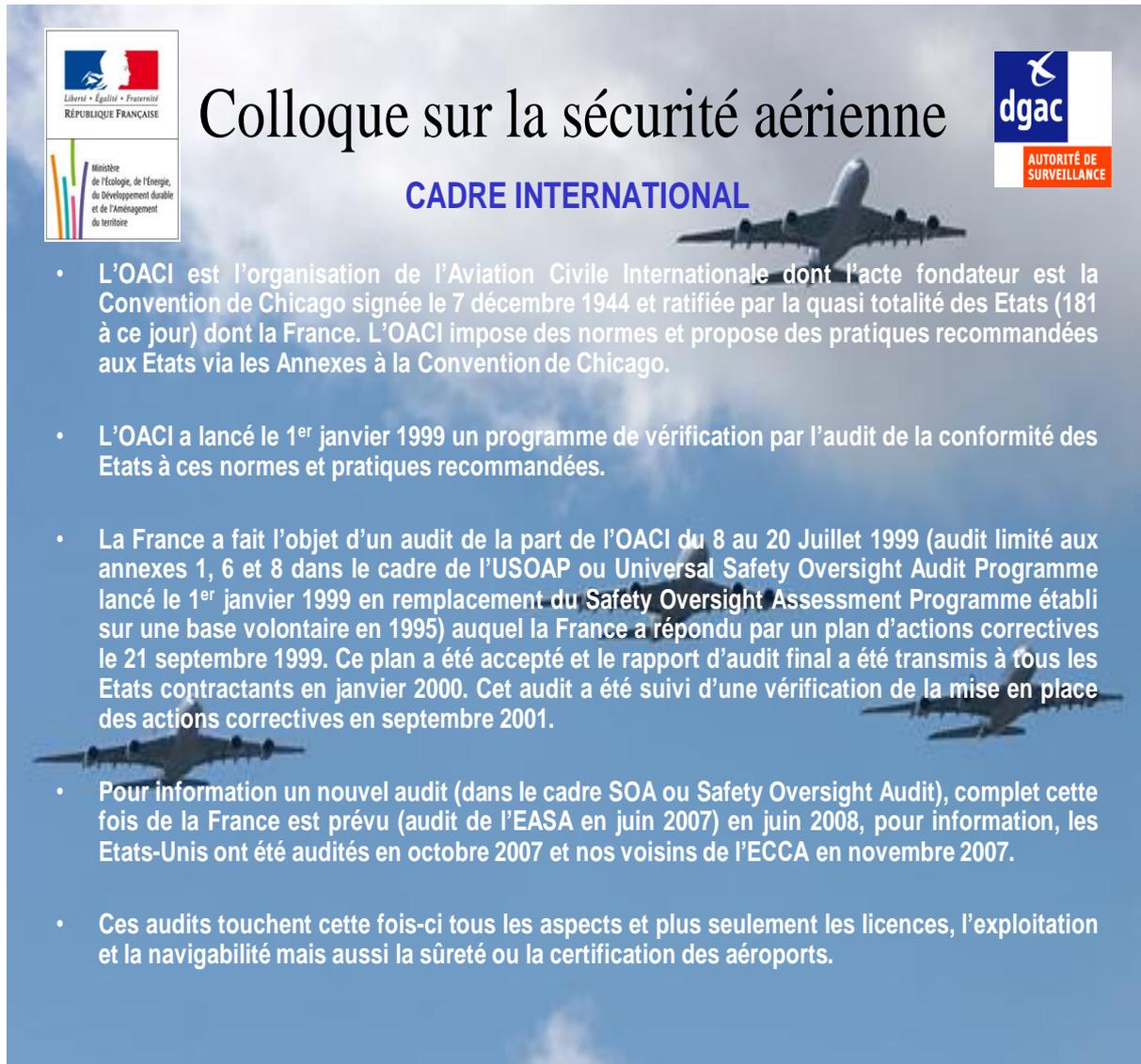
2 milliards. C'est le nombre de passagers aériens dans le monde. Ceci correspond à 20.000 avions de ligne effectuant chaque jour 80.000 vols, reliant 14.000 aéroports, soit un atterrissage et un décollage, chaque seconde.

153.822.041. C'est le nombre de plateformes françaises, aéroports d'outremer compris, qui ont accueilli en 2007, ce nombre de passagers dont 86.362.913 pour les aéroports de Paris soit 60,2% du trafic total. 57.054 634 pour les aéroports de provinces et 10.404.494 pour l'outremer.

Voilà ce que je voulais vous donner comme informations sur la profession d'agent de voyages et les quelques chiffres que j'ai pu recueillir à partir des données de l'APS.

VINCENT CARMIGNIANI

Chef du Département de Surveillance et Régulation (DGAC de Fort-de-France)



Colloque sur la sécurité aérienne

CADRE INTERNATIONAL

- L'OACI est l'organisation de l'Aviation Civile Internationale dont l'acte fondateur est la Convention de Chicago signée le 7 décembre 1944 et ratifiée par la quasi totalité des Etats (181 à ce jour) dont la France. L'OACI impose des normes et propose des pratiques recommandées aux Etats via les Annexes à la Convention de Chicago.
- L'OACI a lancé le 1^{er} janvier 1999 un programme de vérification par l'audit de la conformité des Etats à ces normes et pratiques recommandées.
- La France a fait l'objet d'un audit de la part de l'OACI du 8 au 20 Juillet 1999 (audit limité aux annexes 1, 6 et 8 dans le cadre de l'USOAP ou Universal Safety Oversight Audit Programme lancé le 1^{er} janvier 1999 en remplacement du Safety Oversight Assessment Programme établi sur une base volontaire en 1995) auquel la France a répondu par un plan d'actions correctives le 21 septembre 1999. Ce plan a été accepté et le rapport d'audit final a été transmis à tous les Etats contractants en janvier 2000. Cet audit a été suivi d'une vérification de la mise en place des actions correctives en septembre 2001.
- Pour information un nouvel audit (dans le cadre SOA ou Safety Oversight Audit), complet cette fois de la France est prévu (audit de l'EASA en juin 2007) en juin 2008, pour information, les Etats-Unis ont été audités en octobre 2007 et nos voisins de l'ECCA en novembre 2007.
- Ces audits touchent cette fois-ci tous les aspects et plus seulement les licences, l'exploitation et la navigabilité mais aussi la sûreté ou la certification des aéroports.

Avant la fin de la seconde guerre mondiale, en décembre 1944, a été créée l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Cette organisation fédère aujourd'hui la plupart des états du monde, soit plus de 180 à mon dernier recensement ne tenant pas compte des modifications, de l'éclatement de l'ancienne URSS.

L'OACI édicte un certain nombre de normes et de pratiques recommandées, c'est à dire qu'elle met en place un système réglementaire cohérent qui touche tous les domaines de l'aviation civile. Ses textes doivent être repris dans les règlements nationaux mais ce n'est pas toujours le cas. En conséquence, elle a lancé à partir de janvier 1999, un programme de vérification, par l'audit, de ce que font les états.

Dans un premier temps elle s'est intéressée aux licences, aux opérations aériennes et à la navigabilité mais, c'était sur une base volontaire, c'est à dire que les états contractants devaient demander à être audités.

La France a fait partie de la première enveloppe en 1999, elle a donc eu aussi des mesures correctives à mettre en place et cela a été réglé jusqu'en 2001. Juste pour information, depuis, le système a complètement changé. Ce n'est plus un système volontaire et il ne concerne plus uniquement 3 annexes de l'OACI mais la totalité des annexes.

Maintenant l'OACI mène de vastes programmes d'audits qui durent plus d'une semaine avec certain nombre d'auditeurs, chacun bien compétent dans son domaine. La France a été auditée en juin 2008, mais les attendus ne sont pas encore connus. Nos collègues des îles l'ont été en novembre 2007 mais les rapports d'audits, procédure contradictoire, mettent un certain temps à être publiés.



Colloque sur la sécurité aérienne

- La base de données ainsi collectées est mise en commun et depuis mars 2006, l'Union Européenne édicte via un règlement communautaire une liste de compagnies aériennes interdites dans l'UE (Règlement 235/2007 de la Commission du 5 mars 2007 publié au JOUE du 6 mars 2007). La France de son côté a mis en place un questionnaire adressé aux exploitants étrangers désireux de venir pour la première fois en France et y ajoute le contrôle systématique des exploitants non référencés dans la base de données et le suivi de certains exploitants sur la base des audits OACI de l'Etat responsable, de critères économiques ou d'informations liées à des contrôles réalisés dans d'autres Etats y compris extra-communautaires.
- La suite du document montre le fonctionnement général du système SAFA appliqué à l'Union Européenne en 2006 à la France en 2007 et le bilan 2007 de la DAC Antilles-Guyane en matière d'inspections au sol.

Ensuite les états contractants peuvent en prendre connaissance. Il est arrivé que 2 ou 3 états dans le monde fassent bloquer leur rapport ; ce fut le cas de l'Iran, par exemple.

Chaque état peut donc s'informer, ce qui lui permet d'avoir une idée du niveau réglementaire des autres états en fonction des notes qui lui sont données : 1 étant la note de conformité, 3 celle de non-conformité dans les différents domaines.

L'Europe est consciente que la réglementation n'était pas partout appliquée de façon uniforme. Quand a été créé le système JAA (Joint Aviation Authorities), au début des années 90, c'était aussi un système non réglementaire mais que les états devaient transposer chez eux. Depuis, on est passé dans un système d'Union Européenne dans lequel les textes commencent à être appliqués par règlements communautaires et donc sont applicables à l'ensemble des états y compris les états associés comme la Suisse.





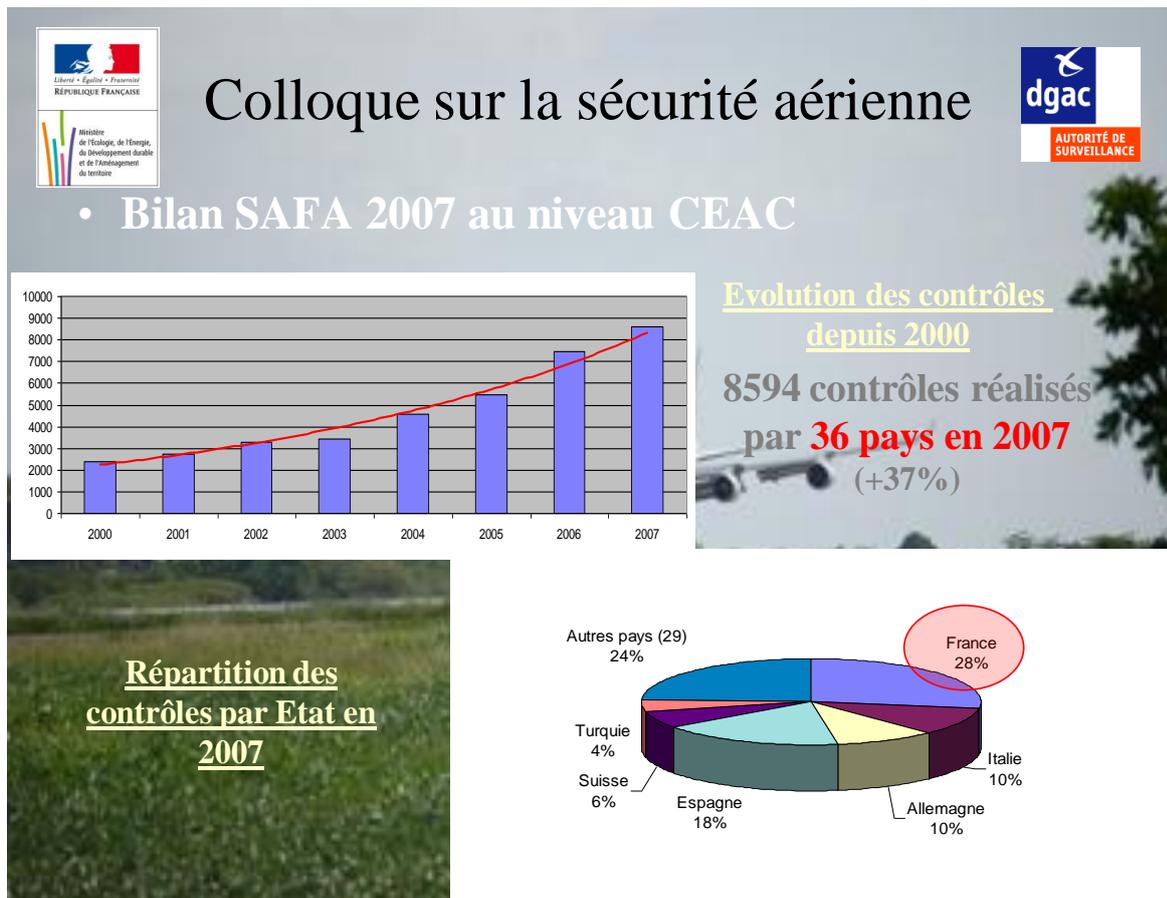

Colloque sur la sécurité aérienne



- Dans un premier temps, l'OACI a transmis à la France un questionnaire d'activité aviation de l'Etat (SAAQ).
- Chaque Etat a accès à la base de données ainsi constituée par les compte-rendus d'audit et les suivis d'actions correctives.
- Il convient de rappeler qu'au titre de la souveraineté des Etats, chaque pays est responsable des autorisations qu'il délivre et en particulier de la navigabilité des aéronefs et de la sécurité de l'aviation civile.
- Consciente des différences de réglementations nationales et de niveaux de risque selon les Etats, la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) puis l'Union Européenne depuis la mise en place de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA) ont mis en place un système de mise en commun des contrôles au sol effectués par les inspecteurs de tous les pays membres. Ce système baptisé SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) consiste en des contrôles au sol des aéronefs étrangers basés sur une méthodologie unique quelque soit l'aéronef et le lieu du contrôle. Des échanges fréquents ont aussi lieu avec les autres autorités majeures de l'Aviation Civile comme la FAA pour les Etats-Unis qui disposent de leur propre programme de contrôles au sol.

La CEAC (Conférence Européenne de l'Aviation Civile) a mis en place un programme qu'on appelle le programme SAFA qui est un système dans lequel elle va vérifier l'état des avions qui desservent son territoire. Ce principe a été repris par l'Union Européenne et, depuis, nous avons une base de données qui est complètement commune, dans laquelle se retrouvent tous les états.

Le principe du programme SAFA en quelques chiffres :



Le bilan SAFA 2007:

On constate l'évolution depuis 2000. 8594 contrôles ont été faits par 36 pays. Ce qui représente une augmentation de 37% par rapport à l'année précédente, un contrôle SAFA étant le contrôle d'un aéronef étranger. En Grande Bretagne un aéronef Français est un aéronef étranger. Cela veut dire qu'on va trouver des contrôles de notre propre compagnie faits par d'autres états et, de la même façon, des contrôles d'avions communautaires faits à l'intérieur.

La répartition des contrôles par les états :

La France représente à elle toute seule, un peu plus du quart des contrôles. Si on y ajoute l'Espagne, c'est 43% des contrôles qui sont faits par l'ensemble des états Européens. Certains états comme le Royaume Uni n'apparaissent pas parce qu'ils ne dépassent pas 4%, ce qui ne veut pas dire que leurs contrôles ne sont pas valables. Bien au contraire, cela veut dire qu'ils en font beaucoup moins.

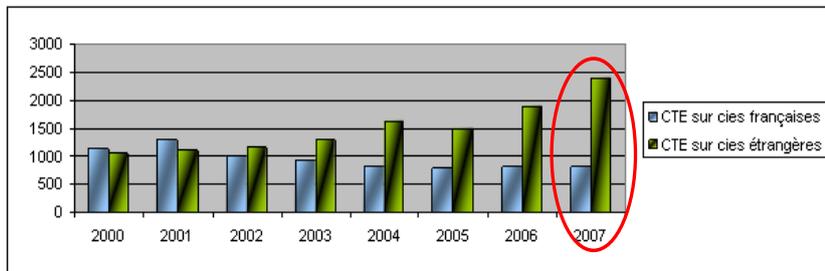


Colloque sur la sécurité aérienne



Les inspections au sol effectuées par la DGAC :

	CTE sur ctes françaises	CTE sur ctes étrangères	TOTAL	% ctes SAFA/total
2000	1124	1056	2180	48 %
2001	1284	1101	2385	46 %
2002	1011	1164	2175	54 %
2003	923	1281	2204	58 %
2004	826	1640	2466	67 %
2005	797	1505	2302	65 %
2006	819	1906	2725	70 %
2007	817	2382	3199	74 %
variation 06/07	0 %	25 %	17 %	



Le tableau ci-dessus montre l'évolution des contrôles qui sont faits par les contrôleurs techniques d'exploitation français sur l'ensemble des terrains de l'état. En 2007, le nombre des contrôles sur les avions français est relativement stable (un peu moins de 820) tandis que celui effectué sur les compagnies étrangères a continué à évoluer puisqu'il frôle 2400 contrôles. C'est une augmentation assez nette.

On constate qu'il y a 3 fois plus de contrôles sur les avions étrangers que sur les compagnies françaises. Pourquoi ? Parce que la France se conforme aux règlements de l'OACI quand elle donne les autorisations à une compagnie. Autrement dit, elle a vérifié la formation des pilotes, la navigabilité des avions etc. En tant que responsables des compagnies françaises, on les audite par ailleurs, on fait des contrôles en vol, des inspections dans les hangars ... L'effort porte donc tout particulièrement sur les compagnies étrangères.

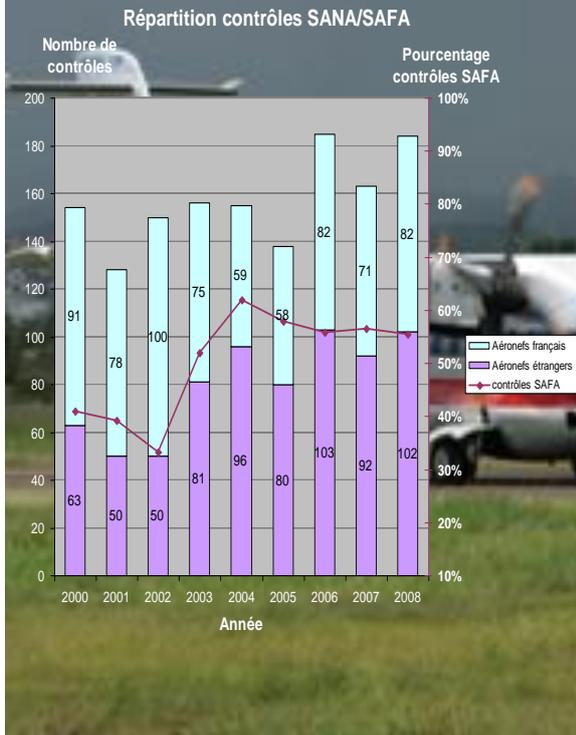
Le bilan local de la DAC Antilles Guyane :

Je vous ai préparé une mise à jour rapide mais malheureusement inachevée car la dernière colonne de l'année 2008 n'est pas terminée.



Colloque sur la sécurité aérienne

Bilan DAC AG 11 2008



Répartition SAFA/SANA

La répartition des contrôles met en évidence l'intérêt porté par la France aux contrôles SAFA, qui sont plus nombreux que les contrôles sur avions français. Cette tendance s'explique également par le faible nombre d'exploitants français basés ou fréquentant les aérodromes de la région Antilles-Guyane, la répétitivité des contrôles et la surveillance déjà exercée par ailleurs via les audits menés par la DAC AG ou les autres Directions de l'Aviation Civile françaises.

Le nombre des vols présentant au moins une anomalie relevée est plus élevé sur les avions étrangers (29 pour les contrôles SAFA contre 11 pour les aéronefs français), et la proportion de contrôles présentant au moins une anomalie est également plus élevée sur les aéronefs étrangers (31% contre 15%).

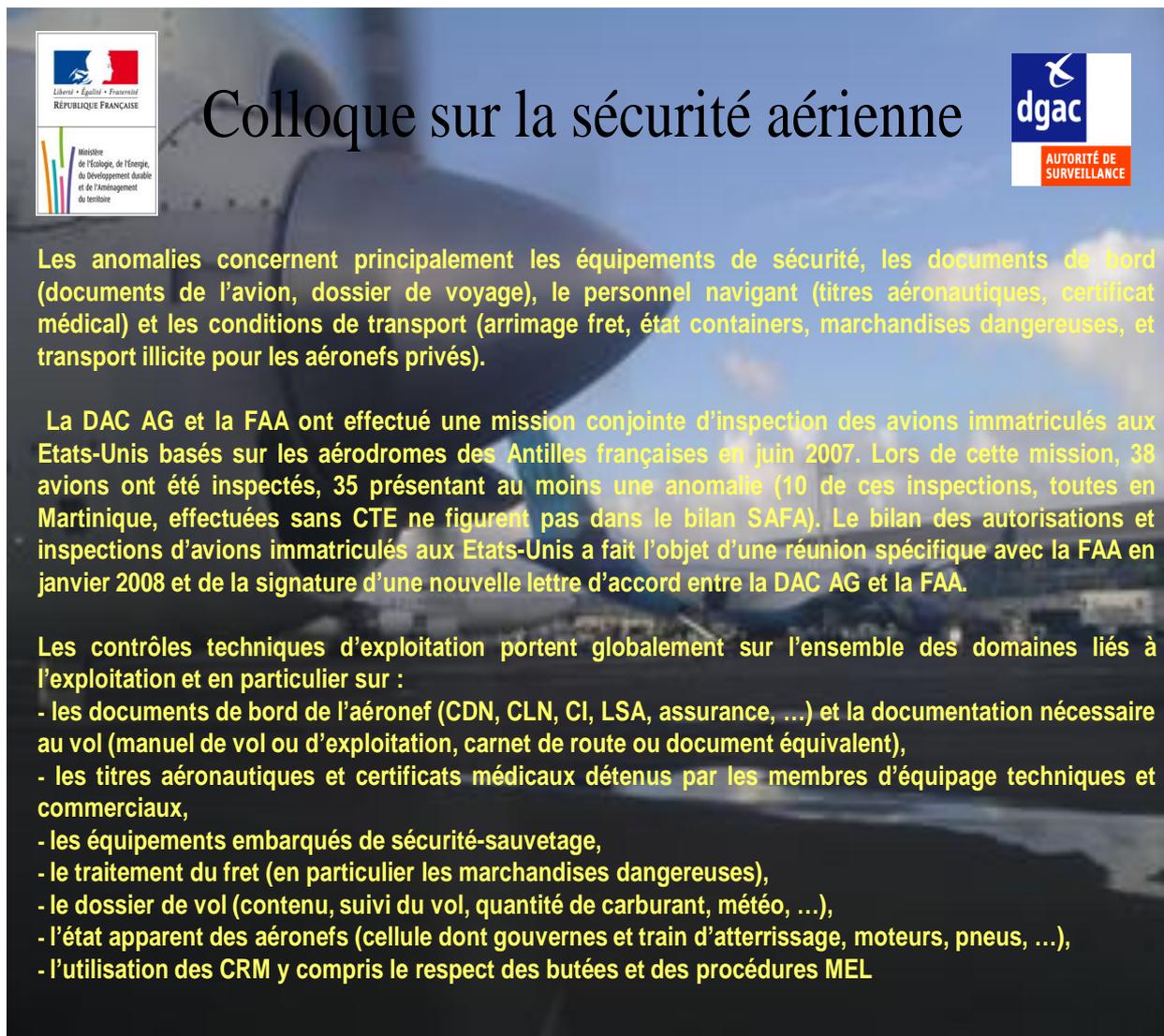
Sur les contrôles SAFA, un tiers des contrôles présentant au moins une anomalie concerne des aéronefs privés (exclusivement américains) : 55% des vols privés contrôlés présentent un ou plusieurs écarts (en moyenne : plus de 4 écarts pour un même contrôle). Certains écarts SAFA concernent également l'absence d'autorisation de trafic délivrée par la DGAC en particulier pour des opérateurs américains FAR Part 135 (Commuter) contrôlés sur un aérodrome français.

En DAC Antilles Guyane il y a 3 contrôleurs techniques d'exploitation. Il y en avait 2 jusqu'en 2006, il n'y en a plus eu qu'1 suite à une mutation mi-2007 puis 2 autres qui ont été formés. Toutefois, il faut savoir que la formation requiert un certain temps, compte tenu des exigences communautaires quant à la façon dont doivent être faits les contrôles, à la manière dont doivent être formées les personnes qui participent aux inspections. Cela correspond au creux entre fin juillet 2007 mars 2008, date à laquelle sont arrivés 2 nouveaux contrôleurs.

La répartition de ces contrôles : elle vous montre que l'on fait davantage de contrôles sur les avions étrangers que sur les avions français. Le principe est de ne pas faire de l'acharnement, c'est dire ne pas contrôler 10 fois de suite le même avion. On espace les contrôles en fixant des objectifs par compagnie; c'est à dire qu'en fonction du nombre de rotations que fait un exploitant, on adaptera le nombre de contrôles à mettre en place. Un précédent intervenant a parlé tout à l'heure d'AIR CARAIBES qui desservait BELEM. En fait, AIR CARAIBES ne va plus à BELEM, elle est en partage de code avec une compagnie étrangère qui s'appelle la TAF. Un contrôleur est parti faire des contrôles sur la TAF, à son retour, il rendra compte de l'état des lieux.

En fonction de cela, un ciblage des contrôles est fait et il nous permet de voir comment sont exploitées les autres compagnies, en sachant qu'on ne peut être exhaustifs, que le niveau de formation des pilotes est une chose qu'on ne peut pas évaluer. On vérifie qu'il a bien sa qualification, son médical et qu'il a les titres aéronautiques pour voler sur un avion.

Il faut se dire que personne n'est qualifié sur tous les avions qui existent dans le monde et qu'on n'est pas habilité à vérifier que le pilote est réellement compétent en vol. C'est le travail de son encadrement.



The slide features a background image of an airplane wing against a blue sky. In the top left corner, there are two logos: the French Republic logo with the motto 'Liberté • Égalité • Fraternité' and the logo of the Ministry of Ecology, Energy, Sustainable Development and Territorial Planning. In the top right corner is the DGAC logo, 'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE'. The title 'Colloque sur la sécurité aérienne' is centered in a large, black, serif font. Below the title, there are three paragraphs of text in yellow, followed by a bulleted list of technical control areas, also in yellow.

Colloque sur la sécurité aérienne

Les anomalies concernent principalement les équipements de sécurité, les documents de bord (documents de l'avion, dossier de voyage), le personnel navigant (titres aéronautiques, certificat médical) et les conditions de transport (arrimage fret, état containers, marchandises dangereuses, et transport illicite pour les aéronefs privés).

La DAC AG et la FAA ont effectué une mission conjointe d'inspection des avions immatriculés aux Etats-Unis basés sur les aérodromes des Antilles françaises en juin 2007. Lors de cette mission, 38 avions ont été inspectés, 35 présentant au moins une anomalie (10 de ces inspections, toutes en Martinique, effectuées sans CTE ne figurent pas dans le bilan SAFA). Le bilan des autorisations et inspections d'avions immatriculés aux Etats-Unis a fait l'objet d'une réunion spécifique avec la FAA en janvier 2008 et de la signature d'une nouvelle lettre d'accord entre la DAC AG et la FAA.

Les contrôles techniques d'exploitation portent globalement sur l'ensemble des domaines liés à l'exploitation et en particulier sur :

- les documents de bord de l'aéronef (CDN, CLN, CI, LSA, assurance, ...) et la documentation nécessaire au vol (manuel de vol ou d'exploitation, carnet de route ou document équivalent),
- les titres aéronautiques et certificats médicaux détenus par les membres d'équipage techniques et commerciaux,
- les équipements embarqués de sécurité-sauvetage,
- le traitement du fret (en particulier les marchandises dangereuses),
- le dossier de vol (contenu, suivi du vol, quantité de carburant, météo, ...),
- l'état apparent des aéronefs (cellule dont gouvernes et train d'atterrissage, moteurs, pneus, ...),
- l'utilisation des CRM y compris le respect des butées et des procédures MEL

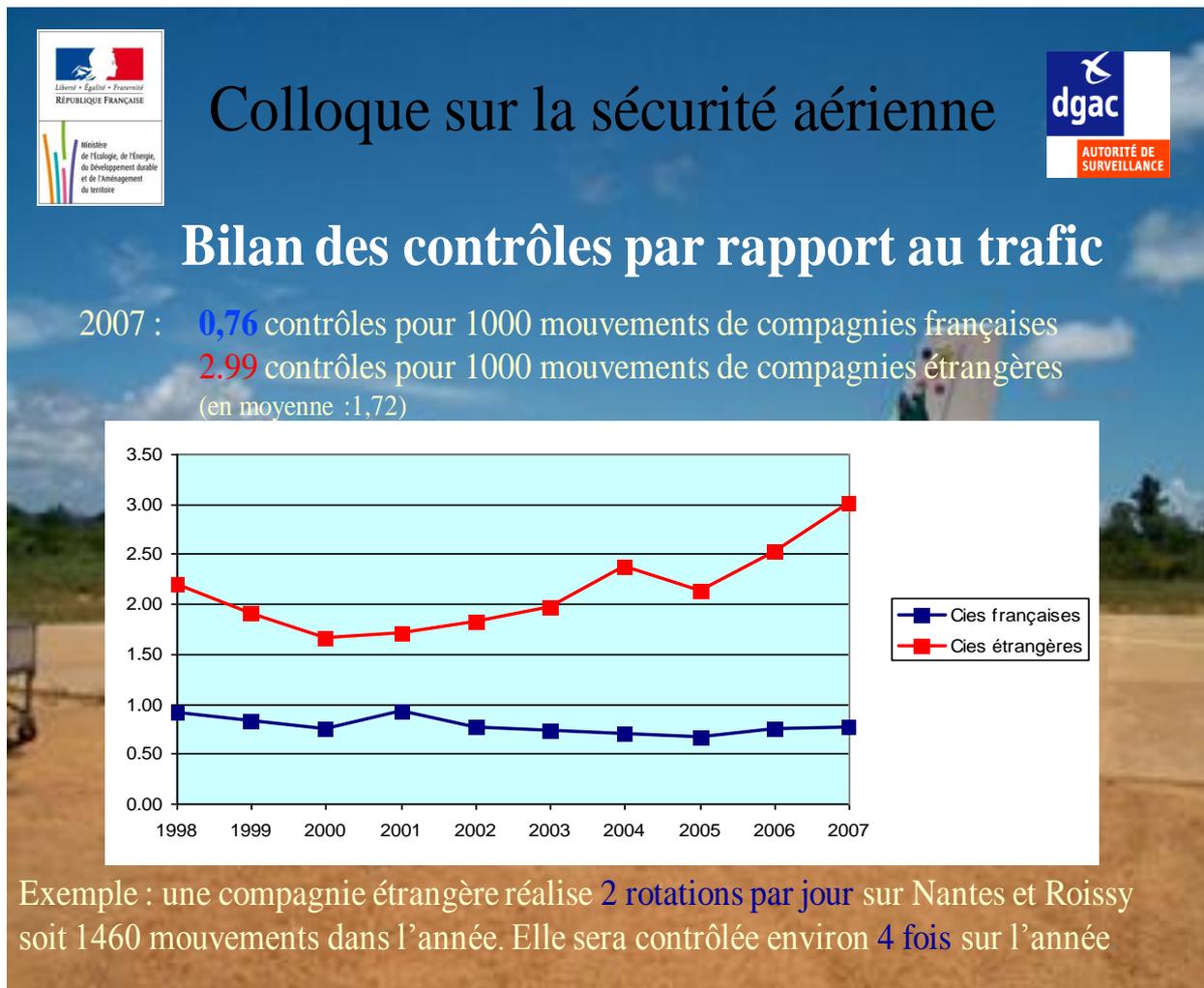
Lors des contrôles, un certain nombre d'anomalies sont relevées. Elles sont en relation, principalement, avec :

- les équipements de sécurité et les documents de bord. On vérifie l'assurance, ce qui ne se faisait pas avant. Depuis 2004, l'Europe a mis en place un règlement communautaire qui impose des niveaux d'assurance pour tous les avions qui exploitent ou qui desservent la communauté Européenne.
- les dossiers de voyage : l'équipage doit être en possession de documents valables pour venir se poser sur nos terrains mais aussi d'informations en matière de météorologie (de NOTAM).
- le personnel navigant : les titres aéronautiques ont donné lieu à de nombreux conflits, en particulier avec les Américains. En effet, souvent, leurs documents ne sont valables que pour voler chez eux. Il y a eu des cas où des personnels n'avaient pas les bons certificats médicaux, voire pas les bonnes qualifications machine. En conséquence

cela a donné lieu à ce qu'on appelle des « rétentions d'avions », c'est à dire des avions qui restent immobilisés au sol.

- les équipements de sécurité : pour qu'un avion soit exploitable, il doit répondre à certains critères. Par exemple, aucune issue de secours ne doit être inopérante. Si tel est le cas, on fait débarquer des passagers, ce qui génère des conflits. C'est arrivé à différentes reprises.

Quelle est la proportion des vols contrôlés par rapport au nombre de mouvements?



En 2007, il y a 0,76 contrôles pour 1000 mouvements sur les compagnies françaises quand il y a 3 pour 1000 sur les compagnies étrangères. Cela revêt des réalités différentes selon que ces compagnies soient communautaires ou extracommunautaires.

Un exemple : une compagnie qui ferait deux rotations par jour sur Nantes et Roissy c'est à dire 1460 mouvements sur une année serait contrôlée environ 4 fois, en une année, sachant que nous faisons en sorte de ne pas contrôler 4 fois le même avion sauf si certaines choses sont à vérifier sur cet appareil par rapport à un contrôle précédent.



Colloque sur la sécurité aérienne



✓ Bilan du contrôle technique d'exploitation 2007

➔ ratio de contrôles SANA/SAFA



		Mouvements	Contrôles	Ratio pour 1000 mvts	Delta 06/07
Compagnies françaises	2006	1 081 823	819	0,757	0,65%
	2007	1 072 253	817	0,762	
Compagnies étrangères	2006	745 629	1 885	2,528	18,26%
	2007	796 755	2 382	2,990	

	Nombre de mouvements	Nombre de contrôles	Ratio pour 1000 mvts
CEAC	636 863	1 527	2,40
Non CEAC	159 892	855	5,35

Sur ce tableau-ci, on observe le nombre de mouvements et de contrôles réalisés sur les 2 dernières années. Dans la partie inférieure du graphique, on constate que la proportion change selon que ces avions ou hélicoptères soient participants à la communauté européenne ou pas. Il y a 2,4 contrôles par 1000 mouvements sur les avions de la communauté européenne et plus de 5 sur les autres aéronefs non CEAC.

Depuis, en France, on a mis au point un observatoire des compagnies aériennes c'est à dire que la DGAC, dans les services centraux, établit des fiches, lesquelles sont un historique des compagnies qui desservent la France.

Il y a des informations générales (le nom de la compagnie, son code, ses statuts, les contacts, les adresses), ensuite il y a les informations relatives à l'autorité de surveillance. Ces éléments proviennent de l'OACI, de la FAA ou d'autres autorités où qu'elles soient dans le monde, dès lors que l'on peut y accéder.

Ensuite, on relève les droits de trafic que possède cette compagnie, le type d'aéronefs qu'elle exploite, le résultat des contrôles SAFA pratiqués par l'ensemble des états européens et surtout, on note les alertes ou interdictions qui la concernent et l'historique des échanges eus avec elle à la suite d'un contrôle au sol et de la notification de mesures correctives à prendre avant le départ.

Colloque sur la sécurité aérienne

L'Observatoire des compagnies

✓ **Etablissement de fiches compagnies**

- ➔ Informations compagnie (Nom, Code, statut, contacts)
- ➔ Informations autorité de surveillance (Nom, Code, audits, contacts)
- ➔ Droits de trafic
- ➔ Type d'aéronefs exploités
- ➔ Résultats des contrôles SAFA
- ➔ Alertes et interdiction concernant un aéronef ou la compagnie
- ➔ Historique des échanges
- ➔ Autres informations (données économiques, incidents, accidents, plaintes passagers, rapprochements avec d'autres compagnies)

Les anomalies relevées font l'objet d'un courrier à destination de l'exploitant accompagné d'un courrier à son autorité. On enregistre la qualité des échanges, cela donne lieu à l'établissement de notes qui déterminent le classement.

Colloque sur la sécurité aérienne

Bilan de l'Observatoire 11 2008

✓ **Fiches compagnies** Critères de réalisation des fiches

Niveau	Critères de réalisation des fiches
1	Compagnies sur liste noire ou étudiées dans le cadre du Air Safety Committee & susceptibles de venir en France
2	Compagnies en surveillance renforcée (hiérarchisation des contrôles)
3	Compagnies ayant des problèmes économiques / plaintes passagers / incidents en exploitation
4	Compagnies pour lesquelles aucune fiche compagnie d'une même autorité n'a déjà été réalisée
5	Toutes les autres compagnies extra-UE venant en France

Colloque sur la sécurité aérienne
Bilan de l'Observatoire 11 2008

✓ **Fiches compagnies**

404 fiches réalisées

(295 fiches fin 2006)

330 fiches compagnies extra UE

74 fiches compagnies UE

90% des fiches réalisées sont à jour de moins de deux mois, 374 fiches sont tenues à jour et 30 non actives concernent des exploitants disparus

Ces compagnies figurent sur la liste noire. Il a été dit tout à l'heure qu'il n'y avait pas de compagnie concernant la région Antilles Guyane. C'est faux puisque la première liste qui avait été faite uniquement par la France, à l'époque, comportait une compagnie qui desservait St-Barthélemy. C'était une petite compagnie Américaine et une liste récente, l'an dernier, comportait une compagnie du Surinam qui est sortie de liste noire, il y a peu, et qui fait l'objet précisément d'une fiche.

Ensuite il y a les contrôles renforcés, eu égard au récent règlement communautaire qui établit une hiérarchisation des contrôles. Cela ne sert à rien de contrôler 10000 fois le même avion ou la même compagnie. Il faut plutôt cibler les compagnies que l'on suspecte précisément d'avoir des difficultés, des problèmes économiques, celles pour lesquelles il y a des plaintes de passagers (il peut s'agir de plaintes pour perte de bagage mais aussi pour d'autres raisons et alors les courriers nous parviennent directement ou nous sont adressés en copie). Ces informations sont prises en compte surtout si elles sont récurrentes.

Il y a également les incidents en exploitation. Toutes les compagnies en ont, elles doivent les porter à la connaissance de leur autorité ; cela se fait en France. On réalise aussi des statistiques sur les incidents et cela permet d'établir la fiche compagnie.

Quand on se retrouve face à une compagnie orpheline, c'est à dire la première compagnie d'un état qui demande à venir en France, on n'a pas une bonne connaissance de l'état, on essaie donc d'établir une fiche en cherchant des renseignements sur cette compagnie avant de lui donner les autorisations. Maintenant, il existe un questionnaire technique que la compagnie candidate à une autorisation de trafic en France doit remplir. Ce questionnaire technique comporte une dizaine de pages dans lesquelles elle explique son mode de

fonctionnement, ses règlements, ses équipements et, à chaque fois, elle doit apporter la preuve de l'approbation de ses allégations par son Autorité de tutelle.

Les compagnies extracommunautaires viennent aussi en France.

D'après les chiffres datant de novembre 2008, il y avait 404 fiches réalisées sur des compagnies aériennes, ce qui représente environ 110 fiches de plus qu'il y a un peu moins de 2 ans. Parmi elles, 374 sont des fiches qu'on appelle « vivantes », les autres concernant des exploitants qui ont à priori disparu. On les garde, cependant, parce qu'il y a une technique qui a commencé à se répandre et qui consiste, pour une compagnie qui ferme, à rouvrir sous un autre nom. Une fois que nous avons identifié la nouvelle compagnie, nous lui réaffectons la fiche avec tous les problèmes qu'elle posait.

Un point géographique :



Il n'y a que les Antilles Guyane qui soient un point communautaire dans la zone Amérique du Nord, centrale, du Sud et la Caraïbe.

Sur les 32 fiches de cette zone, à l'exception de quelques grosses compagnies américaines qui desservent l'Europe, il n'y a que des compagnies qui sont venues vers les Antilles Guyane.

Notons qu'entre l'URSS et l'Afrique, il y a un certain nombre de fiches qui représentent plus de la moitié des fiches des compagnies. Par contre la zone Pacifique ne représente que 5 fiches parce qu'il y a très peu de compagnies qui desservent l'Europe à partir de là.

Les règlements communautaires:



Colloque sur la sécurité aérienne

Réglementation européenne

- ✓ **Règlement (CE) n°2111/2005 du 14 décembre 2005**
 1. **Création d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté**
 2. **Définitions des critères communs retenus lors de l'examen d'une interdiction d'exploitation**
 3. **Etablissement et mise à jour de la liste/ Mesures provisoires et exceptionnelles. La mise à jour peut être à l'initiative de la Commission ou des Etats membres**
- ✓ **Règlement (CE) n°473/2006 du 22 mars 2006: Règles de mise en œuvre (mise à jour/consultation/ droits de la défense/ informations à fournir par les Etats membres)**
- ✓ **Première liste noire arrêtée le 22 mars 2006 (règlement (CE) n°474/2006 du 22/03/2006)**
- ✓ **La liste noire est mise à jour tous les quatre mois environ; dernière mise à jour: règlement (CE) n°1131/2008 du 14 novembre 2008**
- ✓ **La mise à jour est effectuée après avis du comité de sécurité aérienne (ASC) où siègent les Etats membres**
- ✓ **La France a décidé d'étendre la liste noire aux collectivités d'outre mer: Mayotte, Wallis et Futuna, Polynésie, Nouvelle Calédonie, Saint Pierre et Miquelon (application du L 133-3 alinéa d)**

La réglementation Européenne est relativement récente puisqu'elle date du 14 décembre 2005. C'est elle qui a créé les systèmes des restrictions d'exploitation dans la Communauté Européenne et la première liste noire communautaire a été faite par un règlement qui est du 22 mars 2006. Ces règlements sont édictés tous les 3,4 mois en fonction des réunions de l'ASC et ensuite ils sont mis à jour. L'ensemble des états membres siège dans ce comité. La France étend la réglementation à ses départements et territoires d'Outremer comme la Polynésie ou la Nouvelle Calédonie. A noter que ces territoires ont besoin d'un règlement spécifique, d'un arrêté qui va étendre cette liste même si la plupart des compagnies ne les concernent pas nécessairement.

La dernière mise à jour de la liste noire est téléchargeable sur site de la Communauté Européenne.

Il y a un règlement qui établit une hiérarchisation des inspections au sol des aéronefs qui empruntent les aéroports communautaires. Ce règlement est du 16 avril 2008, il a fait l'objet d'une adaptation en France. Ce sont des directives qui sont données et un temps est laissé à chaque état pour la mise en application sur son territoire.



Colloque sur la sécurité aérienne

Bilan de l'Observatoire



Règlement CE 351-2008 de la Commission du 16 avril 2008 portant application de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la hiérarchisation des inspections au sol des aéronefs empruntant les aéroports communautaires

- 1) les sujets qui présentent une menace potentielle pour la sécurité selon les analyses effectuées régulièrement par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA);
- 2) les sujets qui, selon un avis du comité de la sécurité aérienne doivent faire l'objet d'une vérification plus poussée, au moyen d'inspections au sol concernant le respect effectif des normes de sécurité applicables. Il peut s'agir de sujets retirés de la liste noire des transporteurs aériens
- 3) les sujets identifiés d'après des informations obtenues par la Commission auprès des États membres ou de l'AESA
- 4) les aéronefs exploités dans la Communauté par des opérateurs figurant à l'annexe B de la liste communautaire (restrictions d'exploitation)
- 5) les aéronefs exploités par d'autres opérateurs agréés dans le même État qu'un opérateur figurant simultanément sur la liste communautaire.



Colloque sur la sécurité aérienne

Bilan de l'Observatoire



Règlement CE 351-2008 de la Commission du 16 avril 2008 portant application de la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la hiérarchisation des inspections au sol des aéronefs empruntant les aéroports communautaires

- 1) les sujets qui présentent une menace potentielle pour la sécurité selon les analyses effectuées régulièrement par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA);
- 2) les sujets qui, selon un avis du comité de la sécurité aérienne doivent faire l'objet d'une vérification plus poussée, au moyen d'inspections au sol concernant le respect effectif des normes de sécurité applicables. Il peut s'agir de sujets retirés de la liste noire des transporteurs aériens
- 3) les sujets identifiés d'après des informations obtenues par la Commission auprès des États membres ou de l'AESA
- 4) les aéronefs exploités dans la Communauté par des opérateurs figurant à l'annexe B de la liste communautaire (restrictions d'exploitation)
- 5) les aéronefs exploités par d'autres opérateurs agréé dans le même État qu'un opérateur figurant simultanément sur la liste communautaire.

Il y a une obligation pour les états de partager leurs connaissances sur les compagnies aériennes.

Les opérateurs figurants à l'annexe B de la liste noire: ce sont les compagnies qui ont une restriction d'exploitation, par exemple, quand un seul avion d'une compagnie est autorisé vers la Communauté Européenne, on va vérifier les équipages, l'entretien...

Les aéronefs exploités par d'autres opérateurs agréés dans le même état qu'un opérateur qui figure sur la liste communautaire : lorsqu'une compagnie d'un état figure sur la liste noire, toutes les compagnies de cet état font l'objet de mesures prioritaires de contrôle.

Les procédures de demandes d'autorisation :

Depuis le 15 avril 2006 pour les exploitants faisant du transport de passagers, et octobre 2006 pour ceux faisant du fret, il y a obligation de remplir un questionnaire dès lors qu'il y a desserte du territoire français. Initialement, ce n'était obligatoire qu'à partir du moment où ils devaient effectuer au moins 3 vols. C'était insensé puisqu'il suffit d'un seul vol pour qu'il y ait un problème. Depuis, ce questionnaire est systématiquement rempli.

Colloque sur la sécurité aérienne
2008

Site de l'Union Européenne :
<http://eur-lex.europa.eu/>

Information sur la sûreté :
Il n'existe aucune différence entre vols réguliers et vols à la demande. Pour mémoire, les seuls vols nécessitant des mesures particulières sont ceux vers des destinations dites sensibles comme Etats-Unis, Israël et Algérie.

Procédures de demande d'autorisation pour une compagnie extra-communautaire :
www.aviation-civile.gouv.fr/ « Espace professionnel » puis « Compagnies aériennes » et enfin « Compagnies extracommunautaires souhaitant desservir la France »

Il faut savoir qu'ici, en accord avec la FAA qui est l'Autorité Fédérale Américaine, un accord avait été signé, eu égard au nombre de petites compagnies américaines qui se présentent souvent avec des anomalies. En fait, elles ont un système réglementaire en dessous des normes de l'OACI, système adapté à l'exploitation sur le territoire Américain mais pas forcément à un environnement international. L'accord visait à obliger des compagnies, lors de leur demande, à déposer un certain nombre de documents montrant leur conformité vis à vis

de l'annexe 6 de l'OACI. Depuis, cela a été étendu à l'ensemble des compagnies. Elles doivent transmettre un questionnaire technique au siège de la DGAC, à la direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (la DCS) qui va devenir la DSAC à compter du 1^{er} janvier et qui sera un organisme à compétence nationale. Ainsi, à compter du 1^{er} janvier 2009, l'organisation, ici, sera différente puisque nous serons seulement une section interrégionale d'un organisme central.

A qui s'adresse le questionnaire ?

Il s'adresse à la compagnie qui va demander l'autorisation mais aussi au transporteur de fait. Ainsi, quand une compagnie X transmet une demande mais qu'elle va utiliser les avions de la compagnie Y pour le vol, Y doit avoir rempli le questionnaire. Si cette dernière n'est pas autorisée, le vol ne peut se faire.

Les demandes sont adressées à la Direction des Transports Aériens (c'est la nouvelle appellation) parce que l'organisation a changé au niveau de la DGAC et ce qui était la Direction de la Régulation Economique a été fondu dans une Direction des transports Aériens. Il y a une sous-direction technique la SDTA qui s'occupe des compagnies étrangères donc toutes les autorisations doivent y être adressées.

Pour tout vol régulier, il y a une demande d'autorisation à faire parce qu'il y a un système d'approbation des programmes et des tarifs. Les compagnies doivent toutes le demander qu'elles soient communautaires ou pas. Pour ce qui est des vols non réguliers, les compagnies françaises n'ont pas besoin d'autorisation en France. Par contre, elles doivent en demander à tout état étranger.

Les compagnies communautaires n'ont pas de demande d'autorisation à faire dès lors que le vol est intracommunautaire, c'est à dire dans les accords de ciel ouvert européen. Une compagnie qui veut venir du Portugal à Fort de France n'a pas d'autorisation à demander.

Les compagnies extracommunautaires doivent, dans tous les cas de figure, faire une demande d'autorisation et avoir soumis le questionnaire technique au moins 10 jours ouvrables avant la date du 1^{er} vol. Ce questionnaire est relativement étoffé, il y a un certain nombre de preuves à apporter et il est important qu'on puisse les vérifier correctement.



**Colloque sur la sécurité aérienne
2008**

Adresser toutes les demandes à :

- DGAC Bureau des services aériens internationaux DTA SDT1
- 50 rue Henry Farman
- 75720 Paris Cédex 15
- Télécopie: 01 58 09 38 65

ENRIQUE PIÑEYRO

Ancien commandant de bord, acteur, réalisateur, scénariste

LE CONTEXTE DU CRASH DE LA LAPA

Le processus de dérégulation :

A la base du contexte du crash de Lapa, il y a une longue histoire qui commence en 1978 avec la United States Airlines Deregulation Act. Cette année-là, a commencé un processus de destruction de l'industrie aéronautique à cause duquel beaucoup de compagnies américaines ont connu la faillite. Ainsi, Pan Am, Eastern, TWA et Braniff qui sont les quatre compagnies les plus importantes se sont placées sous la protection du chapitre 11, processus qui précède la faillite.

Le résultat de ce processus de destruction, c'est qu'aujourd'hui, nous avons des pilotes qui volent beaucoup moins, mais beaucoup plus que dans les années 60,70 avec des avions bien moins entretenus. Il y a des raisons pour lesquelles un pilote ratait un examen vingt ans auparavant. Maintenant, c'est la compagnie qui demande de rouler avec un moteur, de ne pas utiliser les « reverses », de rouler vite, très vite.

Il y a une complicité de l'Etat avec les multinationales dans ce processus de dérégulation de l'économie en général, nous l'avons vu avec les «subprimes». C'est incroyable, cette crise était prévisible. Dans le cas de la Lapa, c'est la même chose.

Avec la dérégulation, n'importe qui peut ouvrir une compagnie aérienne et maintenant, l'aboutissement de ce processus, c'est la liste noire. Quand une compagnie n'est pas fiable, nous disons qu'en volant avec elle on peut se faire tuer.

Il est difficile d'admettre que les autorités européennes peuvent penser qu'un bon état peut abriter une mauvaise compagnie. Un bon état ferme les mauvaises compagnies. Mais raisonner comme cela c'est croire que nous sommes disposés à cohabiter avec des compagnies aériennes dangereuses. C'est une façade pour éviter de se confronter aux vrais problèmes. Les vrais problèmes c'est quand un Etat permet à de telles compagnies d'opérer, car, il faut le dire, si on envoie des citoyens français dans l'espace aérien géré par le même état qui donne des autorisations à des compagnies comme la Lapa, alors on met le citoyen français en situation de grave danger.

Dans le documentaire « FUERZA AEREA SOCIEDAD ANONIMA »¹, on peut entendre une conversation qui a eu lieu le 10 Juin 2005 entre le pilote du vol 417 d'Air France et la tour de contrôle EZEIZA de Buenos Aires, l'aéroport central d'Argentine. Le contrôleur ne comprend pas un seul mot d'anglais –ni technique, ni général-, l'avion d'Air France tourne, tourne encore. Le pilote n'obtenant pas de réponse, ne comprend pas ce qui se passe. Finalement il déclare « low fuel » et entre en urgence pour manque de carburant. Quand on a une structure comme cela, il est évident que le danger est permanent. Il y a les audits de l'OACI, c'est vrai qu'ils sont obligatoires maintenant ; mais les états peuvent bloquer la diffusion de l'information. Pour la communiquer aux autres pays, il faut obtenir l'autorisation de l'Etat qui a été audité.

¹ Film-documentaire de Enrique Piñeyro

Lors des inspections, sur le papier, les résultats sont conformes, c'est vrai, mais sur le terrain, c'est autre chose. On peut prendre l'exemple du balisage de piste. A la suite d'une coupure, l'électricité doit être reconnectée dans la seconde. Quand il y a un contrôle et que l'inspecteur demande les documents, les stand-by du système, le dernier entretien, tout est en ordre. Cependant, il est déjà arrivé qu'en cas de panne, le balisage ne soit redevenu opérationnel qu'après trois heures.

Rentabilité, sécurité et accidents

On a permis un système où le transport, service public, s'est transformé en affaire privée où il y a nécessité de rentabilité et cela prévaut sur toute opération, même sur la sécurité.

Si on continue sur cette voie, on arrivera à un taux d'accidents socialement inacceptable. D'ailleurs, on a déjà atteint un taux d'accidents socialement inacceptable. Entre le 11 septembre 2001 et le 31 décembre 2001, il y a eu 11 crashes, « major crashes » soit un accident par semaine. Durant l'été 2005, il y a eu 7 accidents en 5 semaines, nous en sommes là, et nous continuons à avoir régulièrement des catastrophes à un rythme qui doit nous interpeler. Il faudra retourner vers un type de régulation qui permet aux compagnies de poursuivre leur activité, aux employés de conserver leur boulot et aux passagers d'être transportés de façon sûre.

Le cas de la Lapa, c'est vraiment le cas d'espèce. C'est une compagnie qui a été créée sous la protection du gouvernement, qui s'est rendue coupable de toutes les transgressions possibles, qui a connu toutes les anomalies possibles, a eu toutes les failles possibles, et c'est pire que ce qu'on peut voir dans le film WHISKY ROMEO ZULU. Les gouvernements, les états, sont forcément complices. Car il n'est pas vrai qu'on ne peut pas déceler ces irrégularités, connaître ces transgressions. Il n'est pas vrai qu'on ne peut pas contrôler l'habilitation du pilote, son efficacité. On peut parfaitement contrôler tout cela.

Monsieur CARMIGNANI l'a dit, quand une compagnie ferme, on conserve sa fiche parce que souvent, elle rouvre sous un autre nom. C'est devenu une pratique financière. Ce sont des agissements que nous connaissons et qui sont à la limite de la légalité.

La plupart des compagnies à bas coût, les « low-cost », exception faite peut-être de EASYJET et SOUTHWEST, connaissent beaucoup de crashes, ne paient pas les crédits, déclarent la banqueroute et partent avec le cash. Cela aussi a contribué à détruire la compagnie aérienne traditionnelle. Les pilotes perdent leur emploi, sont réembauchés par la compagnie à bas coût pour la moitié de leur salaire, avec un temps de travail doublé. C'est un procédé de destruction bien amorcé.

Les Etats-Unis classifient les pays en deux catégories : la catégorie 1 où tout est bien et la catégorie 2 où tout est mauvais car les pays concernés n'arrivent pas aux standards de l'OACI. Ces standards correspondent au minimum que les états contractants - selon les accords qu'ils ont ratifiés- offrent à ceux qui volent dans leur espace aérien. Pourtant, on peut s'interroger car l'Argentine est en catégorie 2, mais quand le Président Bush se rendait à Mar de Plata en novembre 2005 pour la réunion des chefs d'états d'Amérique, alors, magiquement, la catégorie a changé dix jours avant et Air Force One a survolé Buenos Aires. Cela me fait penser à cette phrase de Camus qui disait à peu près ceci : « je n'ai jamais eu une aventure avec la femme d'un ami; je romps l'amitié quelques jours avant l'épisode ».

Chronique d'une histoire annoncée

L'accident de la Lapa c'est la chronique d'une histoire annoncée parce que le système est très vertical, très autoritaire. En Argentine, nous avons eu une dictature militaire criminelle et nous avons eu un gouvernement démocratique qui a mis en place une loi appelée « la due

obéissance ». C'est très grave car cette loi dit qu'on peut tuer, qu'on peut violer etc. si un supérieur l'a ordonné, car alors, on n'est pas pénalement responsable. Cette loi-là a été à l'origine de l'accident de la Lapa. En effet, si le chef des pilotes vous dit qu'il faut partir avec un avion, quelque soit son état, vous vous devez le faire, et vous partez. Si vous refusez, la compagnie vous licencie. Il n'y a pas d'instrument légal pour renverser cette situation. Il y a des problèmes de législation, des problèmes de règles économiques, des problèmes de compréhension des objectifs stratégiques de la compagnie.

Nous avons beaucoup de problèmes et le contexte du crash de Lapa, c'est la conception économique à l'envers, l'économie n'est pas au service de la société, c'est la société qui est au service de l'économie et tout devient profit. La rentabilité c'est la nouvelle religion et il manque une vraie régulation, il manque des lois et nous avons aussi une culture opérative et la base de tout, c'est la valeur de la vie. Dans un pays où la vie n'a pas de valeur, la sécurité aérienne se dégrade et la Lapa c'est le résultat prévisible de tous ces problèmes

GERARD ARNOUX ET HENRI MARNET-CORNUS

Pilotes, commandants de bord.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, au début de ce nouveau siècle, les études et statistiques nous annonçaient fièrement qu'il fallait prendre l'avion tous les jours pendant 19000 ans pour avoir la probabilité de perdre la vie dans un accident aérien.

Malheureusement, la dérégulation initiée au début des années 80 au nom de la sacro-sainte concurrence a eu pour conséquence un développement anarchique de transporteurs peu concernés par les normes de sécurité aérienne, considérant que l'avion est un simple service marchand comme un autre, les pires exemples se retrouvant dans des régions du monde où l'Etat n'est pas en mesure d'assurer sa nécessaire mission de contrôle et de surveillance. De plus, le nombre d'accidents ne peut que croître arithmétiquement avec la croissance du transport aérien mondial faisant, estimer un crash par semaine dans les années 2015 au taux de croissance actuel.

Pour appréhender ce problème, il convient de définir sur quoi repose la sécurité aérienne.

La première pierre fut placée en 1944 et se nomme l'OACI. Les principes fondateurs de cette organisation étaient de coordonner l'exploitation du transport aérien à travers l'acceptation, par les Etats membres, de normes recommandées, propres à assurer à cette industrie des pratiques uniformes et unanimement reconnues.

Les Etats membres (189 hors Chine) doivent donc traduire dans leur réglementation nationale les normes et pratiques recommandées de l'organisation. Ceci implique au niveau des Etats, la création d'un organisme de contrôle (Directions générales de l'aviation civile) intègre et doté de moyens d'investigation. C'est cet organisme qui délivre l'agrément de transporteur aérien (CTA).

Au niveau des compagnies, il y a un certain nombre de préalables propres à satisfaire aux exigences de sécurité. Il s'agira pour l'essentiel de vérifier la conformité des procédures d'exploitation et l'existence :

- De moyens financiers suffisants (c'est d'ailleurs le premier critère pour la délivrance d'un CTA)²
- D'une structure d'entretien de niveau international
- De personnel hautement qualifié et agréé.
- D'un système de prévention et sécurité des vols.

² Le paragraphe OPS 1.175 (h) impose : *L'exploitant doit avoir nommé un dirigeant responsable, acceptable par l'autorité, qui a mandat de l'exploitant pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et exécutées selon les normes requises par l'Autorité.*

- D'un système qualité afin de surveiller la conformité aux exigences, normes et procédures requises.

Ces fondamentaux sont globalement en place dans l'espace contrôlé par les pays industrialisés, même si un regard pointilleux peut y déceler des fissures en raison de la pression financière induisant une recherche jamais satisfaite de l'économie des coûts, en raison de la concurrence de transporteurs sans culture de sécurité (plus récemment aggravé par la hausse du coût du carburant et maintenant la crise financière).

Il est cependant instructif de se pencher sur les statistiques de l'OACI ainsi que sur les comptes-rendus annuels d'accidents.

Si certaines régions sont dans le peloton de tête pour la sécurité, il s'agit de l'Amérique du Nord, de l'Europe, de l'Australasie développée ainsi que de certains pays du Golfe (Emirates), les chiffres sont beaucoup plus inquiétants pour l'Amérique Latine, les pays de l'ex-bloc Soviétique, ceux du reste de l'Asie, du Moyen-Orient et du Maghreb puis enfin de l'Afrique où le risque est 12 fois plus élevé.

On a semblé soudain le réaliser à la lumière des 5 tragiques accidents de l'été 2005. La possibilité, même faible, d'en être victime y est indiscutablement plus grande qu'ailleurs. Ceci est la résultante :

- D'une flotte vieillissante, mal entretenue, parfois réparée avec des pièces de contrefaçon ne répondant pas aux spécifications des constructeurs
- Ou de documents de vol et d'entretien falsifiés
- Ou encore d'un personnel surexploité (les pilotes Russes de la compagnie SIBIR font deux fois plus d'heures de vol que leurs collègues occidentaux) parfois sous-qualifié (la formation coûte cher) voire imposé par copinage politique sur fond d'administration corrompue soumises aux oukases présidentiels.
- D'une absence de culture de sécurité dont découlent directement le respect des normes et la compétence des équipages.

Dans ces Etats, l'administration de l'aviation civile qui est la pierre angulaire de la sécurité est donc incapable d'exercer la mission de contrôle qui devrait être la sienne. On comprend bien que les pays qui ne sont pas à même de procurer le minimum vital à leur population ne sont pas non plus à même de mettre en place les moyens humains, financiers, et techniques de haut niveau indispensables au contrôle des compagnies qui y poussent comme des champignons pour disparaître aussi rapidement.

Lors de la conférence sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation organisée par l'OACI en mars 2006 à Montréal, les directeurs généraux de l'aviation civile ont d'ailleurs déclaré :

« Malgré les missions d'audit et de suivi réalisées dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), un nombre important d'États n'ont pas été en mesure de mettre en oeuvre leurs plans d'action correctrice ni de s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité ».

Cette situation désastreuse était, bien entendu, connue de nos Ministres qui, au nom de l'entretien de bonnes relations diplomatiques (ne pas froisser la susceptibilité de nos partenaires historiques), ou au nom de la balance du commerce extérieur (redressée par la vente d'Airbus) ont préféré fermer pudiquement les yeux prétendant que l'Etat d'immatriculation était souverain et responsable de son registre de flotte (un peu à l'instar des navires Panaméens).

Mais comment peut-on accorder la moindre crédibilité à des certificats de navigabilité d'avions immatriculés au Sierra Léone ou au Libéria (Tri star en feu à Roissy affrété par Olympic) sachant que ces pays, ruinés par la guerre civile ou en proie au terrorisme, n'ont pas le plus petit embryon d'Administration ou manquent de personnel qualifié de contrôle (les meilleurs étant partis depuis longtemps exercer leurs talents à l'étranger) ?

Plus proche de nous, ce Tristar encore, Jordanien cette fois-ci, affrété à Noël pour remplacer un A330 en panne sur Fort-de-France.

C'est pourtant bien cette attitude irresponsable qui a prévalu jusqu'à la mise en place des procédures de l'EASA, l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne.

Nos administrations de tutelle, dans ce paysage chaotique, se contentaient, faute de consignes du Ministère des Transports, du service minimum : en France, on contrôlait sporadiquement les papiers (grande spécialité nationale) ainsi que quelques éléments visuels de l'avion et seulement 30% des inspections concernaient des aéronefs étrangers ! Seule la CAA Britannique fait du bon travail en ce domaine. Tant et si bien que nos cieux continentaux et Domiens sont traversés par des charters du tiers-monde, tel cet avion Colombien et ces antiques appareils cubains (interdits de séjour depuis), ou des cargos du quart-monde qui n'ont d'équivalent que les pétroliers rouillés à simple coque qui continuent à polluer nos côtes, en dépit des gesticulations soigneusement mises en scène à l'intention du bon peuple au lendemain des catastrophes par nos « responsables politiques ».

Les Institutions Européennes ont des difficultés à surmonter leurs problèmes de souveraineté Nationale dès qu'il s'agit d'aérien, et à mettre ainsi en place des organes de surveillance aux règles communes, engendrant l'incroyable spectacle de ces malheureux passagers acheminés en bus à Bruxelles pour monter à bord d'un charter Turc, provisoirement interdit d'atterrissage à Paris.

De même, alors que l'administration Suisse, qui fait partie de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile, interdisait le survol de son territoire à la compagnie Flash Airlines, le Directeur Général de l'Aviation Civile française affirmait : « Les Suisses ont décidé d'interdire cette compagnie. Mais, je le dis clairement, si nous avions fait les mêmes contrôles en France, nous n'aurions pas interdit la compagnie » ; ce qui a aussi été affirmé, avec le même aplomb, ici à Fort de France à propos de la compagnie West Caribbean.

Quant à l'OACI, ses décisions sont parfois surprenantes. En effet, cette institution mondiale a décidé, sous la pression de l'IATA, de réduire la séparation verticale des aéronefs au dessus du continent Africain entre les niveaux de vol 290 et 410 à l'instar de ce qui a été introduit en Europe et en Amérique du nord, il y a quelques années. Il s'agit de permettre aux avions de n'être plus séparés verticalement que par 300m au lieu des 600m habituels entre 8800m et

12500m d'altitude, à dater du 25 septembre 2008. Pourquoi ? Afin d'accélérer le trafic nord/sud par la diminution des créneaux horaires, de faire des économies de carburant par le choix de niveaux de vol plus optimisés et, pour les Etats Africains, d'augmenter leurs redevances pour un service quasi inexistant !

Cette mesure a été désapprouvée par l'IFALPA, le syndicat international de pilotes de lignes, comme étant particulièrement dangereuse, en raison d'un déficit chronique d'infra structures de communications aéronautiques. Ce qui a pu se réaliser de façon satisfaisante en Europe par des centres de contrôle aériens efficaces et équipés de radars qui couvrent tout le territoire avec des avions qui respectent les nouvelles normes d'altimètre et d'équipements, n'est pas du tout évident en Afrique. En effet, il n'existe pas de centres de contrôle proprement dits mais seulement des régions d'information de vol peu opérationnelles et un espace dans lequel évoluent encore de vénérables Boeing 707 ou des appareils de l'époque Soviétique interdits de vol ailleurs. Quant aux radars, ils sont quasi inexistant.

Comme le dit avec un certain humour un de nos collègues, avec les espacements normaux il fallait ouvrir l'oeil et les oreilles, là ça risque de devenir de la roulette Russe dans les FIR du Nigeria, d'Angola de Zambie, du Congo, de la Somalie etc.

Cette décision est tout à fait regrettable et directement corrélée à des considérations économiques une fois de plus.

Enfin, pourquoi le gouvernement français a-t'il enterré l'excellent rapport que la mission parlementaire, créée au lendemain de Charm-el check, a rendu en Juillet 2004 et qui, de façon prémonitoire désignait Chypre comme mauvais élève de la classe Européenne un an avant le crash de la compagnie Hélios (auquel il convient d'ajouter Croatie, Hongrie et quelques autres aux marges de l'Europe) ? Sur les quarante recommandations que vous aviez faites, Madame la Députée (Mme SAUGUES), combien ont été suivies ? Deux, je crois.

Pour terminer ce constat, il convient de montrer du doigt ces voyageurs peu scrupuleux ou mal informés et leurs intermédiaires, les « brokers », qui se transforment en meurtriers potentiels, soit en toute connaissance de cause, soit en toute ignorance, faute de texte législatif pour sanctionner la recherche du moindre coût au mépris des fondamentaux du transport aérien, et faute d'information fiable. Pourtant, nos dirigeants politiques avaient bien juré au lendemain du crash Egyptien de 2004, qu'une loi viendrait assainir les conditions de transport des « tour-opérateurs ». Cette Loi n'a toujours pas vu le jour ! Nous avons tous les ingrédients des catastrophes annoncées !

Quelles sont les mesures à prendre ?

Il faut doter l'agence pour la sécurité aérienne en Europe d'un corps d'inspecteurs qui agira selon les méthodes qui ont fait leurs preuves aux USA; en l'occurrence l'audit de toutes les compagnies déposant une demande de survol et de desserte de l'EU et l'attribution d'une notation par rapport aux standards internationaux.

Une mauvaise notation impliquerait, après mise en demeure d'actions correctives et, si celles-ci ne sont pas respectées, l'interdiction pure et simple de survol de l'EU par tous les avions de l'Etat concerné.

Mais l'Europe, elle, a décidé d'accorder son label à des compagnies quand bien même elles opèrent à partir d'Etats reconnus comme incapables d'assumer leur rôle de Tutelle.

D'après les propos de Monsieur SIVEL, directeur adjoint des normes et standards de l'EASA : « notre intention n'est pas de pénaliser des compagnies pour les fautes de leur Etat » et « si une compagnie est un bon opérateur et passe de façon satisfaisante l'audit de l'EASA, elle peut voler en Europe même si sa tutelle nationale n'est pas au standard en matière de surveillance et de contrôle ».

Ceci est contraire à la pensée de l'OACI qui, en effet, affirme « Dans le cas d'un État montrant de graves lacunes en matière de supervision de la sécurité, le risque est plus grand que les exploitants d'aéronefs autorisés par cet État ne se conforment pas aux dispositions obligatoires relatives à la sécurité et que les aéronefs inscrits sur son registre ne soient pas maintenus en état de navigabilité. »

Une telle position de l'Europe est donc éminemment contestable dans la mesure où une fois l'audit passé avec succès, la compagnie devient juge et partie de son exploitation et *il faut la contester*.

Cela permet ainsi à Aeroflot (dont on vient d'entendre hélas parler récemment lors du crash d'un Boeing 737 à Perm) d'être accréditée en Europe alors que l'OACI affirme que la Russie n'a pas suffisamment de personnel pour effectuer les contrôles nécessaires de son industrie du transport aérien (à peu près la même chose avait été dite au sujet de l'aviation civile Colombienne quelques mois avant le crash de West Caribbean).

Au diplomatiquement correct de la DGAC a succédé le « sécuri-business » Européen surtout quand on vend des dizaines d'Airbus aux pays concernés.

Il faut exiger, au nom de l'Europe, que les standards OACI incluent, à l'avenir, des normes maximales de travail du personnel navigant, à établir à partir d'études scientifiques, afin d'éviter de dangereuses distorsions de concurrence au niveau de la fatigue des pilotes. On sait que celle-ci intervient dans environ 20% des accidents causés par une erreur humaine.

A ce sujet, il est curieux de constater que malgré deux études réalisées pour la DGAC en 1998 et en 2006 qui affirment que le niveau de fatigue des pilotes augmente avec le nombre d'étapes et recommandent de ne pas dépasser 3 étapes consécutives sans repos pour un même équipage, la nouvelle réglementation européenne (FTL), appliquée en Europe depuis juillet 2008, n'impose aucune limitation à ce sujet !

Quant au dernier concept FRMS (Fatigue Risk Management System) censé évaluer la fatigue des équipages en fonction de chaque type d'exploitation que veut promouvoir l'OACI, il va permettre une densification des heures de vol effectuées par les pilotes que l'on va pouvoir pousser aux limites du mesurable sous couvert de sécurité. Pourtant des études bien documentées (NASA) sur ce sujet sont disponibles depuis longtemps mais sont considérées comme étant trop restrictives pour l'économie du transport aérien.

Il s'agit bien ici d'optimiser le rendement économique des pilotes au détriment de la sécurité !

Il faut approfondir et généraliser les contrôles effectués au niveau local par la DGAC Nationale avec les mêmes conséquences que précédemment si ceux-ci ne sont pas satisfaisants.

La réponse a été dans la mise en place des contrôles SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) normalisés et dont les résultats sont coordonnés au niveau Européen. Ils permettent de vérifier l'état des appareils en escale, mais ne montrent pas tout, loin s'en faut. Rappelons-

nous que le MD82 de la West Caribbean avait subi 2 contrôles SAFA apparemment satisfaisants. Ces contrôles doivent aussi permettre de stigmatiser les administrations défaillantes.

Il faut arrêter de faire croire aux gens qu'en payant un séjour de 7 jours et 6 nuits en Tunisie, par exemple, voyage compris pour 200 euros (en 2005), on est capable d'affréter des vols sur des compagnies sûres ! Car ce sont les pirates, ayant leur base dans des pays où ils peuvent échapper aux vérifications poussées, forcément les moins chers, que sont tentés d'utiliser les marchands de rêve à moindre prix qui se transforment ainsi en marchands de mort : Cap Skiring, Saint-Domingue, Cuba, Charm-el Cheikh, le Péloponnèse, la Sicile, Macaraibo, Phuket, autant de cimetières aux corps disloqués sacrifiés sur l'autel de la rapacité des protagonistes du juteux marché des voyages !

Il faut rendre publique la liste des pays moutons noirs de l'organisation, ce qui aura pour effet immédiat d'assainir le marché. A cet égard, l'OACI a fait un grand pas en avant dans la mesure où elle a permis l'accès à ses bases de données sur la sécurité aérienne mondiale, restées confidentielles jusqu'en 2007.

Il faut faire voter des textes législatifs visant à faire condamner les affréteurs de cercueils volants. Ces textes n'existent toujours pas, par manque de volonté politique et au nom de la liberté des affaires.

Il faut que les affréteurs ne se défassent plus au motif de défaut d'information car les audits des autorités nationales de l'aviation civile effectués par l'OACI sont maintenant presque tous à la disposition du public. Ils démontrent que les compagnies de certains Etats ne sont pas efficacement surveillées. Les voyageurs doivent donc étudier ces audits et ne pas utiliser les compagnies de ces Etats déficients.

Il faut que les associations des familles des victimes interpellent les voyageurs à ce sujet.

Il faut que les associations de consommateurs prennent conscience que la sécurité d'une compagnie aérienne (sauf cas d'assistance particulière d'une compagnie majeure) est malheureusement directement corrélée à l'indice de développement de l'Etat qui en assure le contrôle.

Il faut au niveau des enquêtes créer un BEA Européen à l'image du NTSB américain, supranational donc moins susceptible de céder à la prégnance de la raison d'Etat où à certaines considérations diplomatiques.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, suite au constat qui vient d'être fait, il est important de revenir sur le fonctionnement de nos institutions, en particulier en ce qui concerne le contrôle des compagnies aériennes et les enquêtes techniques.

Les administrations chargées de faire appliquer la réglementation et de surveiller les compagnies aériennes font volontiers preuve de laxisme quand il s'agit d'imposer des « contraintes » liées à la sécurité, pouvant affecter le programme des vols et donc l'équilibre financier de ces compagnies souvent fragiles. Il faut remarquer que certaines de ces administrations appartiennent à des Etats bien notés par les audits de l'OACI.

En voici quelques exemples :

Aux Etats Unis, l'affaire éclate en avril 2008. Depuis des années, avec la complicité de la Federal Aviation Administration (FAA), les compagnies américaines ont massivement négligé de procéder à certains contrôles de sécurité. L'inspecteur général du transport aérien a déclaré à cette occasion que la FAA avait manifesté envers les compagnies aériennes « une

indulgence excessive outrepassant largement la collaboration », c'est à dire couvert leurs manquements.

Au Brésil, le 17 juillet 2007, un Airbus A320 de la compagnie TAM sortait de la piste 35L à Sao Paulo, provoquant la mort de 199 personnes. Les travaux de réfection de cette piste très glissante avaient été interrompus le 29 juin 2007. Elle n'avait pas encore été rainurée pour permettre une bonne évacuation de l'eau. Les minutes d'une audience publique, réalisée par l'ANAC (DGAC brésilienne) le 02 avril 2007, révèlent que des pressions ont été exercées par l'industrie du transport aérien brésilien pour que les travaux soient interrompus avant la fin du mois de juin 2007 afin que le trafic aérien soit optimal au début des vacances scolaires. Le business impose bien sa loi aux autorités qui laissent faire.

En Thaïlande, le 16 septembre 2007, le vol OG269 de la Compagnie One-Two-Go reliant Bangkok à Phuket s'écrasait lors de l'atterrissage faisant 89 victimes. Les témoignages et les documents recueillis après le drame, mettent gravement en cause le fonctionnement de cette compagnie et les contrôles de l'autorité de tutelle. Il est curieux de constater que l'OACI, persiste à affirmer que l'administration thaïlandaise contrôle correctement les compagnies aériennes sous sa responsabilité.

Le 3 janvier 2004, le vol 604 de la compagnie Flash Airlines s'écrasait dans la Mer Rouge. On sait que cette compagnie ne respectait pas la réglementation égyptienne pour l'entretien de ses avions, pour la formation de ses équipages, pour les temps de repos de ses pilotes... tout en ayant les autorisations nécessaires de son autorité de tutelle pour exploiter des avions destinés au transport de passagers !

L'Europe ne donne pas l'exemple. Après le drame de la compagnie espagnole Spanair, Antonio TAJANI, Commissaire responsable des transports, a annoncé que la Commission examinerait de près certains transporteurs européens lors de la réunion du comité de sécurité aérienne, qui s'est tenue du 3 au 5 novembre derniers, afin de mettre à jour la liste noire. Il y a donc des administrations laxistes en Europe.

Le 14 septembre 2008, un avion de la compagnie russe Aeroflot-Nord s'écrasait près de la ville de Perm (Russie), faisant 88 victimes. Les pilotes volaient avec de faux documents concernant leur qualification. Laxisme de l'administration russe qui, selon l'OACI, n'a pas les moyens de contrôler efficacement son transport aérien.

En France, la DGAC n'échappe pas à la règle. En voici quelques exemples :

Le 25 janvier 2000, un DC-10 de la compagnie AOM doit effectuer un vol de transport de passagers entre Saint-Denis de la Réunion et Paris Orly. Au cours de la préparation du vol, l'équipage est informé que le mât de drainage du réacteur n°2 est cassé. Ce mât permet l'évacuation à l'air libre du carburant, de l'huile ou du liquide hydraulique qui pourrait s'accumuler dans la structure du réacteur et provoquer un incendie. C'est donc une pièce importante qui doit être en état avant le vol. le constructeur, Douglas, est formel : l'avion ne

peut être autorisé à voler dans ces conditions. Il faut donc réparer pour que le DC-10 puisse effectuer le vol vers Orly. C'est là que se pose un problème car le moteur n°2 du DC-10 est situé à la base de la dérive, donc à plusieurs mètres de hauteur. Pour y accéder il faut un échafaudage dont ne dispose pas l'équipe de maintenance. Le PDG d'AOM demande l'accord du Directeur de l'Aviation Civile Nord (DAC Nord) pour le retour à Paris de cet avion affecté d'un « no-go » ... et l'obtient ! Il s'agit bien ici de favoriser l'exploitation d'un avion au détriment de la sécurité. La DGAC n'avait aucune légitimité pour accorder cette autorisation.

Le sens du message était : « allez-y, on ferme les yeux, vous n'aurez pas d'ennuis avec nous ».

Le 22 juillet 2002, Danièle Bénadon, directrice du transport aérien (DGAC), notait à propos de la compagnie Air Lib: « la situation financière de l'entreprise est extrêmement dégradée. »

Une semaine plus tard la DGAC renouvelait le CTA de cette compagnie malgré la réglementation qui impose que les transporteurs aériens opèrent à tout moment selon des critères de saine gestion économique et que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance soient financées et effectuées selon les normes de qualité requises.

La compagnie aérienne Axis Airways s'est déclarée en cessation de paiement auprès du Tribunal de commerce d'Aix-en-Provence en octobre 2006 et a, cependant, poursuivi son activité. Pourtant, depuis le 30 septembre 2005, les transporteurs aériens doivent, à tout moment, être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds propres sont positifs. A défaut, la licence d'exploitation peut être suspendue ou retirée par l'autorité compétente. J.O n° 161 du 12 juillet 2005.

Le 1er décembre 2006, la compagnie BritAir demandait une autorisation particulière à la Direction de l'Aviation Civile Ouest (DAC Ouest) en raison d'un mouvement social. Il s'agissait de diminuer la fréquence de certaines inspections techniques des avions, les visites journalières, afin de pallier le manque de personnel. Le jour même, la DAC Ouest accordait la dérogation pour arranger les dirigeants de la compagnie, démontrant ainsi que la sécurité des vols n'est pas la priorité de la DGAC.

Le 9 août 2007, un avion de la compagnie Air Moorea percutait la mer après le décollage faisant 20 victimes. On sait aujourd'hui que le CTA de cette compagnie avait été renouvelé par la DGAC en décembre 2006, malgré des irrégularités dans les procédures d'entretien des avions et des manquements concernant la traçabilité des pièces détachées. Ces irrégularités et manquements, découverts 4 jours après l'accident, lors d'une inspection de l'atelier d'Air Moorea, conduisaient la DGAC à suspendre tardivement le CTA de cette compagnie.

Négligence enfin pour le vol West Caribbean 708 car, comment la DGAC a-t-elle pu accorder, les yeux fermés, une autorisation de desserte à une compagnie opérant à partir d'un Etat en situation de guerre civile (même le dernier analphabète a entendu parler d'Ingrid Betancourt et de ses geôliers les FARCS) et dont la base d'exploitation se situe dans la capitale mondiale des barons de la drogue, sans un petit télex de demande d'information à ses homologues Colombiens ?

On nous répond : « le pays avait l'agrément OACI. » Certes, mais si cette demande d'information avait été faite, la DGAC Française aurait eu connaissance que la compagnie

West Caribbean avait été placée sous surveillance renforcée de la part de l'administration Colombienne depuis 6 mois, en raison de difficultés financières, et que la plupart des avions de sa flotte étaient cloués au sol. Sur la base de ces informations, elle aurait légitimement pu refuser cette autorisation car, le premier critère de délivrance d'un CTA dans nos contrées, c'est précisément de disposer d'une trésorerie suffisante.

Il y a donc beaucoup à faire pour la sécurité des passagers comme le confirment les témoignages récents de 2 commandants de bord appartenant à des compagnies françaises.

Témoignage 1-

« Concernant la sécurité, et plus particulièrement la fatigue des équipages, le personnel, souvent en CDD, n'ose pas dire stop. Résultat, des équipages épuisés et à bout de nerfs. Des pilotes qui s'endorment en vol sans s'en apercevoir. Personne ne se plaint par peur d'être licencié, peur de ne pas voir son CDD renouvelé. Du coup, la neutralité nécessaire au bon exercice du métier n'existe plus. Les décisions ne sont pas prises en fonction uniquement des contraintes réglementaires mais aussi en fonction des craintes fondées de voir sa carrière arrêtée net. »

Témoignage 2-

« Une dérive lente et insidieuse est apparue dans notre secteur : nombreuses extensions de tolérances techniques au mieux, où communication orale des problèmes techniques au pire. Bidouillage pour solder une tolérance, que l'on ouvre à nouveau dès le vol suivant avec un nouveau délai qui court. A cela s'ajoutent des vols où la ligne jaune a été franchie : Vols en zone HF avec une installation de bord défectueuse. Transport de cercueil en cabine. Raccourcis de route acceptés en s'asseyant sur la réglementation ETOPS. Pression sur les équipages pour ignorer les limitations de masse au décollage, commercialisation des sièges de repos équipage lors de vols dérogoratoires. »

(Fin des témoignages)

La Sécurité des Vols dépend de nombreux paramètres. La moindre défaillance humaine, le moindre dysfonctionnement technique peut entraîner une catastrophe.

L'équipage est un système extrêmement fragile dont le niveau de performance, la capacité à réagir efficacement face à une situation donnée, dépend de la qualité de l'environnement dans lequel il évolue. En aviation, certains événements peuvent être qualifiés de « catastrophiques » et sont donc difficilement récupérables par l'équipage, explosion d'un réacteur par exemple, d'autres sont plus simples et donc facilement détectés et corrigés par un équipage performant (erreur de lecture d'une check-list ou de manipulation d'une commande, par exemple). Si l'équipage est sous pression, fatigué ou fragilisé par l'environnement dans lequel il évolue, son niveau de performance peut le rendre incapable de faire face à un événement qualifié de « simple ».

Pour chaque accident, il est donc utile de poser ces questions :

- Quel était le niveau de qualité de l'environnement dans lequel l'équipage évoluait ?
- Y avait-il des erreurs ou des fautes commises en amont du cockpit?

Si oui, ces erreurs et/ou fautes avaient-elles été détectées?

Si oui, ces erreurs et/ou fautes avaient-elles été corrigées?

Les enquêtes doivent donc sortir du schéma archaïque « cause directe/facteurs contributifs » et faire apparaître les « causes latentes » lorsqu'elles existent, c'est à dire poser la question essentielle : un accident était-il prévisible ?

Le rapport de l'enquête technique du crash du Boeing 737 de la compagnie Hélios le 14 août 2005, près d'Athènes (121 victimes), est à ce sujet exemplaire, car, pour la première fois il fait apparaître des causes latentes dans sa partie 3. Akrivos D. Tsolakis et son équipe affirment qu'un accident dans cette compagnie était prévisible, en particulier à cause des insuffisances de la compagnie Hélios en ce qui concerne son organisation, la qualité de sa gestion, sa culture de sécurité et à cause des insuffisances de l'Autorité de tutelle en ce qui concerne son devoir de surveillance. Il apparaît donc clairement, grâce à ce rapport, que les carences d'une compagnie aérienne et le laxisme de l'administration chargée de son contrôle sont à l'origine d'accidents aériens. C'est une avancée majeure pour la prévention des accidents aériens qui confirme le modèle de Reason. Désormais, les enquêteurs ne pourront plus se contenter de déterminer les causes directes et les facteurs contributifs d'un accident mais ils devront en rechercher toutes les causes bien en amont du cockpit.

Selon ce schéma, les accidents, en particulier d'Habsheim en 1988, du Mont Ste Odile en 1992 et du Concorde en 2000 étaient prévisibles à cause du laxisme de l'administration dans la certification des avions. Ce point a été amplement souligné dans le réquisitoire du Procureur à Colmar, à propos du vol Air Inter 148 DA.

Selon ce schéma également, on ne peut accepter, à propos du drame de la compagnie West Caribbean le 16 août 2005, que la surcharge de l'avion et les conditions météorologiques difficiles soient considérées seulement comme des éléments de contexte.

Lorsqu'un avion transportant des passagers décolle en surcharge, lorsque l'équipage d'un avion transportant des passagers ignore que son plan de vol le dirige vers une zone d'orages intenses générés par une dépression tropicale, les enquêteurs doivent s'interroger sur le fonctionnement de la compagnie et sa culture de sécurité. Ce ne sont pas des éléments de contexte mais des faits qui démontrent que l'environnement créé par cette compagnie était défavorable et rendait un accident prévisible.

En conclusion, la dérégulation du secteur des transports aériens depuis les années 80 a permis à des centaines de compagnies de se créer bien, souvent de façon totalement anarchique, « managées » par des gens totalement étrangers à la culture de sécurité et, depuis plusieurs années, le business impose sa loi dans le transport aérien comme dans beaucoup de secteurs d'activité.

On ne peut pas faire confiance aux marchés pour promouvoir à eux seuls une culture de sécurité. C'est une notion incompatible avec la recherche du profit maximal à court terme, la démonstration en a amplement été faite ces 20 dernières années.

C'est pourquoi le rôle de contrôle de l'administration de tutelle est fondamental pour assurer la sécurité des passagers des compagnies aériennes. L'administration de Tutelle, chez nous la DGAC, en Europe l'EASA nouvellement créée, est clairement la pierre angulaire de la sécurité.

Malheureusement, tout ce qui vient d'être dit démontre que les administrations chargées du contrôle des compagnies cherchent à assurer la pérennité d'un système mercantile et non pas d'en contrôler rigoureusement les effets. Les organismes chargés de faire progresser le niveau de sécurité ne sont pas indépendants. Ils s'attachent à valider les options choisies par le

pouvoir politique afin qu'il y ait un minimum de dégâts « collatéraux » après un accident : protéger le constructeur, donner l'assurance que l'on garde la maîtrise, ne pas effrayer le consommateur...

Sommes-nous condamnés à régresser au niveau de la sécurité puisque le principe de précaution n'est pas productif?...

Peut-être pas, car, dans ce contexte, les associations des familles de victimes d'accidents aériens peuvent devenir le contre-pouvoir indispensable en interpellant les décideurs, en créant des événements comme ce colloque organisé par l'AVCA, en affirmant sans cesse que le transport aérien doit rester dans le cadre défini par les règles de sécurité.

Au moment où le Secrétaire d'Etat à l'Outre-Mer Yves Jégo souhaite « faire jouer à plein la concurrence » entre les compagnies aériennes pour la desserte des Antilles afin d'obtenir que le prix des billets soit le plus faible possible, ce contre-pouvoir est plus que jamais nécessaire surtout si les « low cost » qui vont s'aligner sur ce marché sont aussi des « low cost » de la sécurité en provenance de pays non EU!

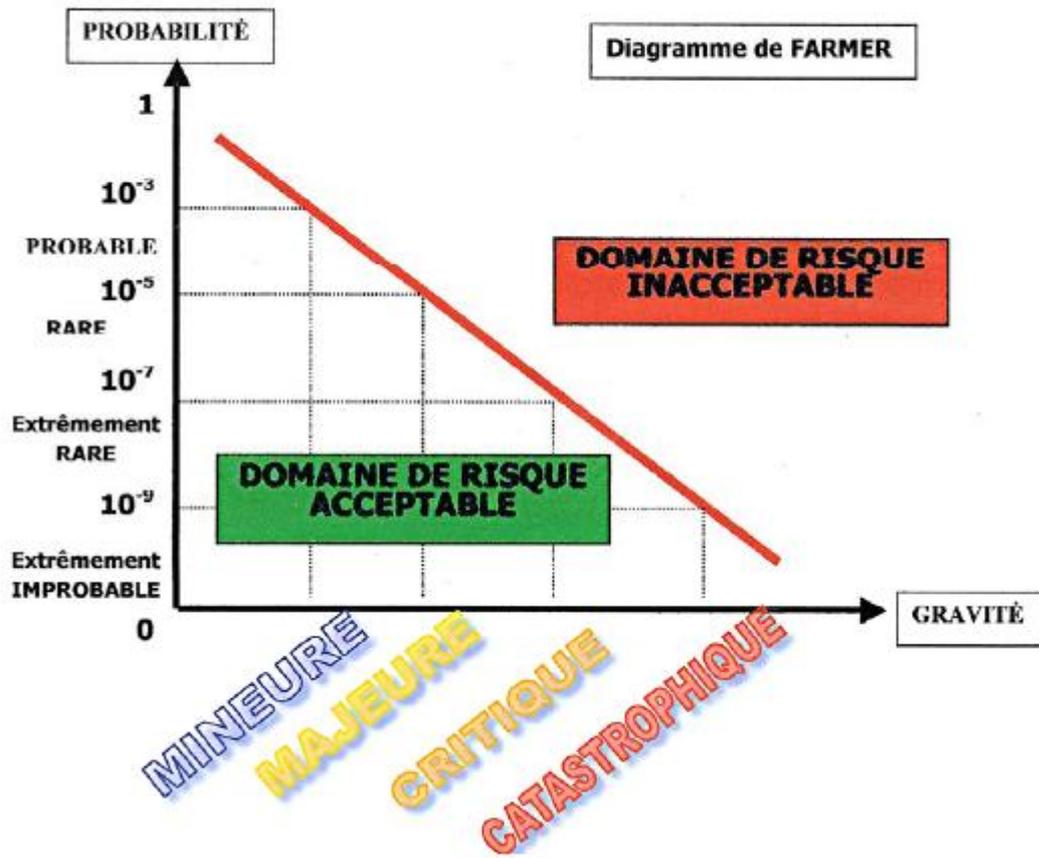
Bibliographie

Henri MARNET-CORNUS et François NENIN

- Transport aérien : le dossier noir
- Crashes aériens : ce qu'on vous cache

ANNEXES

Annexe 1 : Diagramme de Farmer



Annexe 2 : Etats défaillants selon les audits de l'OACI et pourtant autorisés en Europe

RÈGLEMENT (CE) No 2111/2005 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 14 décembre 2005

Lors de l'examen de la question de savoir si un transporteur aérien doit faire l'objet d'une interdiction totale ou partielle, les éléments suivants sont pris en compte pour évaluer si le transporteur aérien satisfait aux normes de sécurité applicables /.../

— Une capacité insuffisante des autorités compétentes en matière de surveillance réglementaire du transporteur à mettre en oeuvre et à faire respecter les normes de sécurité applicables. Il est tout particulièrement tenu compte des éléments suivants:

a) les audits et plans de mesures correctives s'y rapportant, mis en place dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité de l'OACI

Les audits de supervision de la sécurité (USOAP) entrepris par l'OACI sont maintenant presque tous à la disposition du public.

<http://www.icao.int/fsix/auditRepl.cfm> et http://www.icao.int/fsix/auditRepl_csa.cfm

Ces audits démontrent que certains Etats, dont il est aisé d'établir la liste (non exhaustive ici), ont de graves lacunes. Pourtant les compagnies de ces Etats ne sont pas interdites en Europe et les voyageurs les utilisent :

RUSSIE

The Airworthiness Department still does not have sufficient staff to carry out the required continuous oversight of the aviation industry for the amount of aircraft currently operating in the Russian Federation.

KENYA

The absence or the very little ongoing surveillance conducted by the airworthiness department as a result of the lack of adequate staff is a point of significant concern. The airworthiness staff has fallen by a quarter since the audit and, in spite of the efforts made, the DCA is not in a position to exercise effective supervision and control over airworthiness activities.

BURKINA FASO

L'ingénieur responsable de la navigabilité au sein de la DGACM est seul à s'acquitter de toutes ces tâches et ne dispose pas de tous les équipements, des référentiels et des publications techniques utiles des constructeurs d'aéronefs immatriculés au Burkina Faso, notamment des manuels de vol, des

COLLOQUE SUR LA SECURITE AERIENNE DU 29 NOVEMBRE 2008 ORGANISÉ PAR L'AVCA

listes minimales d'équipements de référence et des programmes de maintenance des avions vieillissants.

GABON

Gabon has not yet provided the SGCCA with an aircraft operations and airworthiness inspection organization. ./ Gabon lacks the resources compatible with the high level of air transport activities allowing the SGCCA to carry out a bigger quantity of checks and flight inspections.

COTE D'IVOIRE

No structured programme is in place for the supervision of operators and aircraft maintenance organizations

MAURITANIE

La Mauritanie n'a pas réalisé de progrès significatif dans le domaine de la navigabilité des aéronefs.

CAMEROUN

La CCAA ne dispose pas de personnel formé pour assurer l'approbation des programmes de formation des équipages, l'approbation des listes minimales d'équipement pour la partie opération aérienne, l'évaluation et le contrôle des systèmes de maintien de compétence des équipages de conduite et de cabine ainsi que les inspections en vol.

MALI

La DNAC ne dispose pas de toutes les compétences requises pour des tâches spécifiques concernant l'exploitation technique des aéronefs et notamment l'approbation/l'acceptation des manuels de l'exploitant et l'appréciation des instructions concernant les tâches liées à la partie "vol" ainsi que l'évaluation et l'approbation des programmes de formation des équipages et des moyens didactiques et simulateurs de vol utilisés pour le maintien de compétence.

PORTUGAL

No procedures have been developed for the surveillance of operators and no supervision programme has been established.

CHYPRE

The draft Civil Aviation Law does not contain several essential provisions considered to be important for the safe operation of aircraft and for the implementation of an effective and efficient system of safety oversight in Cyprus.

MAURICE

No effective continuous surveillance of certified air operators is currently in place, and control and supervision of designated flight examiners is not carried out in accordance with ICAO guidance.

...

Annexe 3 : Enquêtes accidents: une anomalie du législateur français:

L'annexe 13 de l'OACI et la Directive n° 94/56/CE du Conseil de l'Union Européenne du 21 novembre 1994 établissent les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.

Le Conseil considère

*-qu'une **conduite diligente** des enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile améliore la sécurité aérienne en contribuant à la prévention de ces accidents et incidents.*

*-qu'aux fins de la prévention des accidents il importe que les conclusions des enquêtes sur les accidents soient rendues publiques dans **les meilleurs délais**.*

L'annexe 13 impose

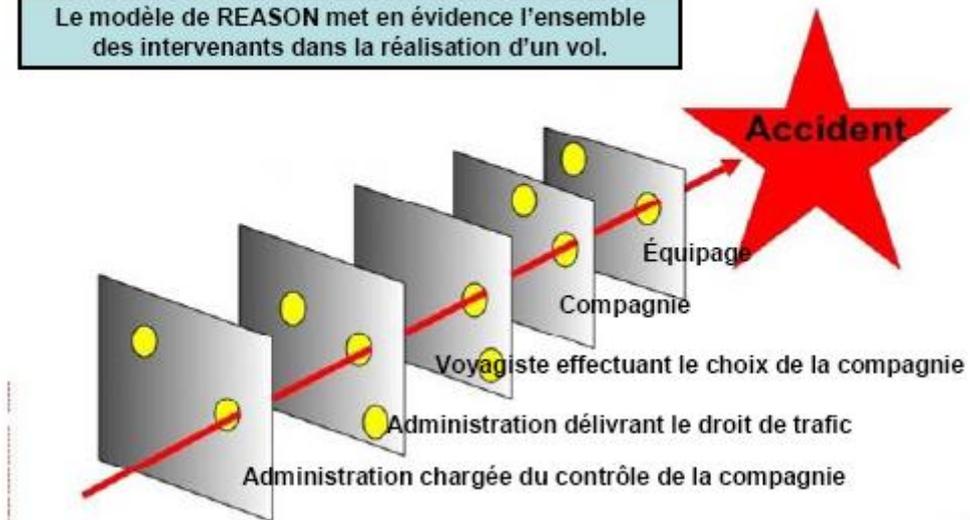
*“In the interest of accident prevention, the State conducting the investigation should release the Final Report **in the shortest possible time** and, if possible, within twelve months of the date of the occurrence”*

C'est la Loi n° 99/243 qui établit les critères relatifs aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile en France. Il est regrettable que cette loi ne soit pas le reflet intégral de la directive n° 94/56/CE et de l'Annexe 13 puisque *la conduite diligente des enquêtes techniques* n'est pas imposée, alors que c'est un paramètre essentiel de la prévention des accidents et incidents.

Annexe 4 : Le modèle de REASON

Le modèle de REASON

Le modèle de REASON met en évidence l'ensemble des intervenants dans la réalisation d'un vol.



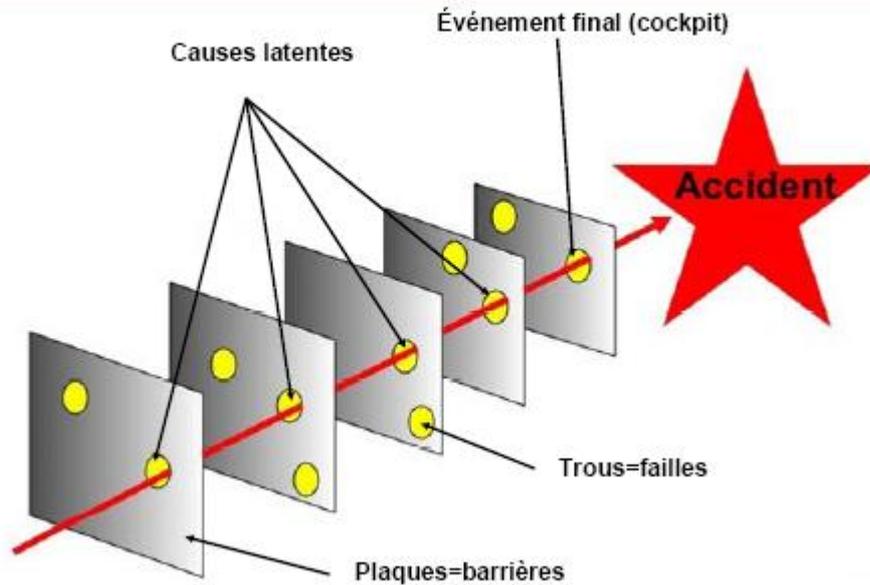
Le modèle de REASON

- Chaque intervenant crée une barrière de sécurité (une plaque) pour éviter l'accident

- Lorsque aucune des barrières ne joue son rôle :

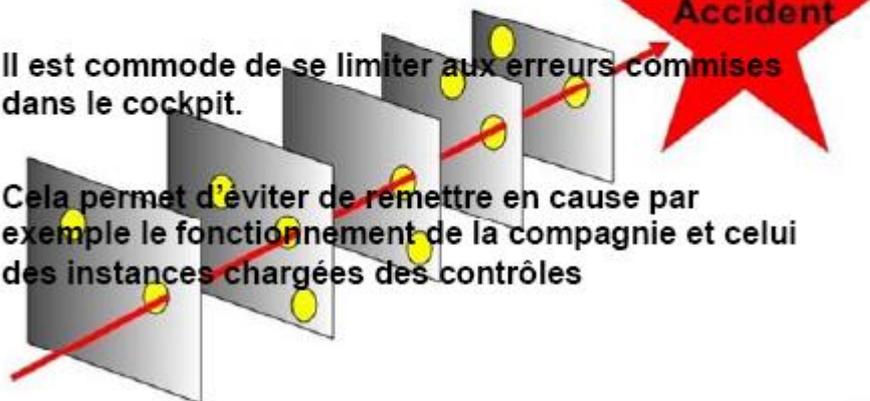


Le modèle de REASON



Le modèle de REASON

- Le modèle de REASON oblige les enquêteurs à intégrer les causes latentes dans la chaîne des événements ayant conduit à l'accident.
- Il est commode de se limiter aux erreurs commises dans le cockpit.
- Cela permet d'éviter de remettre en cause par exemple le fonctionnement de la compagnie et celui des instances chargées des contrôles



Annexe 5 : interroger les voyageurs. Exemple



mardi 15 avril 2008

Monsieur Jean-Pascal Siméon
SWITCH
100 Avenue Stalingrad
94800 VILLEJUIF

Cher Monsieur,

Par l'intermédiaire de votre site Internet http://google.pardirpascher.com/cadre_garanties.php vous portez à la connaissance de vos clients le nom des compagnies sur lesquelles ils vont voyager.

Une compagnie aérienne est surveillée par l'autorité de l'aviation civile du pays où elle est immatriculée. Cette surveillance porte sur tous les éléments concourant à la sécurité : maintenance des appareils, compétences des ateliers de maintenance, formation des navigants, fréquence et contenu de leur entraînement périodique, préparation des vols, exploitation... Les autorités nationales de l'aviation civile sont auditées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cadre du programme USOAP (Universal safety oversight audit program). <http://www.icao.int/fsix/auditRep1.cfm>

Je vous informe que, selon les audits effectués par l'OACI, les administrations responsables de certaines compagnies que vous affrêtez n'exercent pas correctement leurs obligations de contrôle.

Kenya (pour African Safari Airways)

"The absence or the very little ongoing surveillance conducted by the airworthiness department as a result of the lack of adequate staff is a point of significant concern. The airworthiness staff has fallen by a quarter since the audit and, in spite of the efforts made, the DCA is not in a position to exercise effective supervision and control over airworthiness activities."

Chypre pour Cyprus Airways et Eurocypria

The draft *Civil Aviation Law* does not contain several essential provisions considered to be important for the safe operation of aircraft and for the implementation of an effective and efficient system of safety oversight in Cyprus. Specific safety concerns relating to this recommendation have been raised, and new recommendations are included in this report.

The DCA has not developed an effective personnel licensing, flight operations and airworthiness inspectorate as stated in its action plan.

The DCA is not able to recruit the required technical staff on a timely basis, as it is governed by the civil service regulations which limit its effectiveness and efficiency. The current structure does not allow for flexibility to enable the DCA to conduct effective safety oversight over civil aviation activities in Cyprus. The DCA has not developed a formal training policy and programme for inspectors, and inspector handbooks for personnel licensing and flight operations have not been fully developed.

The DCA has not established a flight operations inspectorate system supported by regulations, procedures and guidance for its own technical personnel to properly supervise air transport operations in Cyprus.

Portugal pour Sata

No progress has been made on the issue of regulations and procedures for the certification and supervision of domestic and foreign training institutes.

No procedures have been developed for the surveillance of operators and no supervision programme has been established.

En conséquence, on ne peut affirmer que ces compagnies sont efficacement surveillées par l'autorité de l'aviation civile du pays où elles sont immatriculées. Il est souhaitable que vos clients en soient informés.

Cordialement,

Henri Marnet-Cornus

Annexe 6 : questionnaire de permis d'exploitation. DGAC

DGAC

Questionnaire de permis d'exploitation
/
Operating permit questionnaire

Préambule / Preamble

Ce questionnaire concerne les transporteurs qui remplissent les trois conditions ci-dessous :

- compagnies extra-communautaires (pour le cas présent, l'Espace Economique Européen et la Suisse sont assimilés à l'Union Européenne),
- n'ayant jamais desservi la France ou pas depuis le 1^{er} janvier 2005,
- qui vont déposer une demande (ou plusieurs demandes successives) de droits de trafic auprès de l'administration française, pour plus de 3 rotations de vols non réguliers à destination ou en provenance de France, au cours des douze mois qui suivent le premier vol.

Pour les transporteurs remplissant ces trois conditions, veuillez remplir ce questionnaire en français ou en anglais. Vous pouvez utiliser des pages additionnelles si nécessaire.

Compte tenu des délais d'examen, ce questionnaire, rempli dans son intégralité, devra être adressé au plus tard 10 jours ouvrables avant le premier vol.

Ce questionnaire sera examiné par le bureau de la surveillance des Activités Internationales et de la Qualité des opérations (AIQ) à la Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS) de la Direction Générale de l'Aviation Civile (contact : Tristan Sers, tél : (+33) 1 58 09 48 66, email: tristan.sers@aviation-civile.gouv.fr).

Ce bureau est chargé de la surveillance des compagnies étrangères. Il se réserve le droit de demander pendant la période d'étude des informations complémentaires. Toute modification apportée aux éléments mentionnés dans le questionnaire avant l'obtention des droits de trafic sollicités par la compagnie, devra être portée à la connaissance de ce bureau.

A. Informations générales / *General information*

A.01 Nom et adresse de votre compagnie / *Name and address of your airline*

.....
.....
.....
.....
.....

Numéro de téléphone et de fax / *Phone and fax number*

.....
E-mail
.....

A.02 Code OACI / *ICAO code*

.....

A.03 Nom et adresse de votre éventuel représentant en France / *Name and address of your possible representative on the French territory*

.....
.....
.....
.....
.....

Numéro de téléphone et de fax / *Phone and fax number*

.....
E-mail
.....

A.04 Nom et adresse de l'autorité de délivrance du Certificat de Transporteur Aérien (CTA) / *Name and address of the authority who issued the Air Operator Certificate (AOC)*

.....
.....
.....
.....
.....

Numéro de téléphone et de fax / *Phone and fax number*

.....
E-mail
.....

A.05 Numéro de CTA / *AOC number*

.....

A.06 Date de validité du CTA / *AOC valid until*

.....

Veillez fournir une photocopie de votre CTA / Please attach a copy of the whole AOC

A.07 Si ce n'est pas précisé dans le CTA, êtes-vous autorisés ETOPS, B-RNAV, CAT II, CAT III, RNP, RVSM, MNPS, décollage en dessous de minima spécifiés et au transport de Marchandises Dangereuses ? / *If not indicated in your AOC, does your airline has the authorization to perform ETOPS, B-RNAV, CAT II, CAT III, RNP, RVSM, MNPS flights, to take off below specified minima and to carry Dangerous Goods ?*

.....

Fournissez pour chaque cas l'autorisation accordée par l'autorité / Please attach for each case the authorization granted by the authority

A.08 Remplir le tableau suivant concernant les aéronefs pour lesquels vous sollicitez des droits de trafic et d'exploitation en France / *Provide the following data for the aircraft which shall get a french operating permit – entry permission :*

Immatriculation aéronef / Aircraft registration	Type d'aéronef / Aircraft type	Masse maximale au décollage certifiée / Maximum certificated take-off mass	Nombre maximum de passagers autorisés / Maximum number of passengers authorized	Nombre approximatif d'heures de vols effectuées par an / Approximate total number of flight hours per year	Vos avions sont-ils équipés de / Are your aircrafts equipped with :			
					EGPWS or GPWS <i>Indicate EGPWS or GPWS</i>	ACAS II	Porte de cockpit renforcée / cockpit reinforced door	ELT <i>(Précisez le nombre, le type de balise (automatique...) et les fréquences d'émissions / Indicate the number, the type of ELT (automatic...) and the broadcasting frequencies)</i>

Si certains aéronefs que vous opérez ne sont pas équipés de ces systèmes, alors que c'est requis dans la réglementation OACI, veuillez préciser le type d'aéronef, son immatriculation, l'(les) équipement(s) non installé(s), la raison de cette non-installation et la dérogation éventuelle délivrée par votre autorité / *If some aircraft you operate are not equipped with the systems above, when the OACI regulation requires it, state the aircraft type, its registration mark, the unfitted equipment(s), the reason of this non-installation and the possiblel exemption delivered by your authorities.*

.....

A.09 Envisagez-vous d'affréter d'autres compagnies sur certains de vos vols à destination ou au départ du territoire français ? Si oui, quelles compagnies réaliseront ces vols et avec quels types d'appareils ? / *Are you planning to charter some of your flights ? If so, through which airlines and what kind of aircraft could then be used ?*

.....
.....
.....
.....

B. Exploitation / Operations

B.01 Indiquer le nombre de membres d'équipage pour chaque type d'aéronef dans votre compagnie (technique et commercial) / *State the number of crews employed for each aircraft type in your airline (cockpit crew and cabin crew)*

.....
.....
.....

B.02 Indiquez pour chaque type d'aéronef les simulateurs utilisés pour la formation des pilotes et précisez leur localisation ? / *State for each aircraft type which simulators your airline is using for pilots training and where are these simulators located?*

.....
.....
.....

B.03 Quel est la durée des cours au sol impliqués dans le maintien annuel des compétences des membres d'équipages de conduite ? / *How many days are dedicated to the ground courses involved in the annual flight crew proficiency preservation ?*

.....

B.04 Comment la qualification de route et d'aéroport est-elle obtenue par vos équipages ? / *How is granted the route and airport qualification to your flight crew members ?*

.....
.....

B.05 Combien de contrôles annuels passent vos pilotes (si plusieurs, préciser les types de contrôles) / *How many checks per year do your pilots have to pass (if many, indicate the different types of checks)?*

.....
.....

B.06 Vos pilotes sont-ils titulaires d'une qualification démontrant leur aptitude à utiliser la langue anglaise ? / *Are your pilots in possession of a rating showing their skills in using the English language ?*

.....

B.07 Quels sont les documents embarqués à bord (manuels et dernière révision associée) qui décrivent les procédures applicables dans les domaines suivants / *Which documents carried on board (manual and associated last revision date) include the relevant procedures about the following topics ?*

*Examples : Operations Manual – last revision XXX dated january 2006
 MEL – last revision XXX dated june 2006
 Cabin Crew Manual – last revision XXX dated april 2006*

Instructions pour le contrôle de la masse et du centrage et des données opérationnelles / <i>Mass and balance control instructions and operationnal data</i>	
Minima opérationnels au décollage, à l'atterrissage et pour les procédures de décollage / <i>Weather minima for take-off, landing, and alternate</i>	
Altitudes minimales de vol / <i>Minimum flight altitudes</i>	
Spécifications relatives au plan de vol exploitation / <i>Operational Flight plan specifications</i>	
Checklist de préparation cabine et procédures d'évacuation d'urgence / <i>Cabin preparation checklist and emergency evacuation procedures</i>	
Liste Minimale d'Equipements (LME) pour chaque type d'aéronef / <i>Minimal Equipment List (MEL) for each aircraft type</i>	
Précisez la dernière révision de la LMER prise en compte / <i>Indicate the last MMEL revision edition taken into account</i>	
Equipements d'urgences et de secours à bord de l'avion / <i>Emergency and safety equipment on board of the aircraft</i>	
Instructions pour le transport de marchandises dangereuses / <i>Dangerous goods carriage instructions</i>	
Procédures anormales et d'urgences / <i>Abnormal and emergency procedures</i>	
Avitaillement en carburant avec passagers à bord / <i>Fuelling with passengers on board</i>	
Réglementation sur les durées maximales de temps de vol, et durée minimales de temps de repos des équipages / <i>Rules of the maximum flight time and minimum rest time of the crews</i>	
Cartes de navigation et de procédures aux instruments / <i>Navigation and instrument approach charts</i>	

B.08 Méthodes utilisées pour établir les éléments suivants / *Methods used to establish the following elements :*

	Méthode manuelle/ <i>Manually</i>	Méthode Informatique/ <i>Computerised</i>
Quantité de carburant / <i>Fuel quantity</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plan de vol exploitation / <i>Operational flight plan</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Devis de masse et centrage / <i>Weight and balance sheet</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C Entretien / Maintenance

Méthodes d'entretien de la compagnie / Maintenance methods of your airline

C.01 Dans quel(s) manuel(s) sont décrites vos procédures de maintenance (tel que le MME-Manuel de spécifications de Maintenance de l'Exploitant, le MGN-Manuel des spécifications de l'organisme de Gestion du maintien de la Navigabilité ou tout autre équivalent) ? / *In which manuals are described your maintenance procedures (as the MCM-Maintenance Control Manual, the CAME- Continuing Airworthiness Management Exposition or any equivalent one) ?*

.....

C.02 Manuel approuvé par / *Manual approved by:*

.....

Veillez fournir une photocopie de l'approbation du manuel correspondant / Please attach a copy of the approval of the associated manual

C.03 Dans quel manuel est décrit le programme d'entretien de vos aéronefs (constructeur ou personnalisé) / *In which manual is described the Maintenance programme of your aircraft (manufacturer or customised)*

.....

C.04 Programme d'entretien approuvé par / *Maintenance programme approved by :*

.....

Veillez fournir une photocopie de l'approbation du programme d'entretien / Please attach a copy of the approval of the Maintenance program

C.05 De quelle assistance technique disposent vos pilotes sur les plateformes aéroportuaires françaises en matière de préparation des vols et de maintenance des aéronefs (nommez les organismes et le type d'assistance : systématique, sur demande...)? / *Which technical assistance will your pilots have at French airports in terms of flight preparation and aircraft maintenance (name the organisations and the kind of assistance : regular, on request...)?*

.....

C.06 Quelles sont les personnes sur les platesformes aéroportuaires françaises habilitées à signer une Approbation pour Remise en Service en cas de problèmes techniques ? / *Who is authorised to sign the « Release to Service » in case of technical problems on French airports?*

.....

C.07 Par quels moyens les personnes habilitées à signer une Approbation pour Remise en Service ont-elles accès à l'Aircraft Maintenance Manual en vigueur ? / *By which means does the staff qualified to release the aircraft can access to the updated Aircraft Maintenance Manual ?*

.....

C.08 Remplir le tableau suivant concernant les aéronefs pour lesquels vous sollicitez des droits de trafic et d'exploitation en France / *Provide the following data for the aircraft which shall get a french operating permit – entry permission :*

Immatriculation Aéronef / <i>Aircraft registration</i>	Type aéronef / <i>Aircraft type</i>	Date de construction / <i>Manufacturer date</i>	Certificat de navigabilité délivré par / <i>Certificate of Airworthiness issued by</i>	Validité du CdN / <i>COA valid until</i>	Propriétaire de l'aéronef ou société de location / <i>Owner of the aircraft or leased from</i>	Date de la dernière visite (C ou D) effectuée sur l'avion / <i>Date of the last C or D check performed on this aircraft</i>	Atelier de maintenance qui a réalisé ces visites / <i>Maintenance organisation which performed these checks</i>

Veillez fournir une photocopie du CDN de chaque aéronef susceptible d'être exploité sur le territoire français / Please attach a copy of the Certificate of Airworthiness of any aircraft wishing to be operated on the French territory

Atelier(s) de maintenance / Maintenance organisation(s)

C.09 Remplir le tableau suivant concernant les organisme(s) impliqué(s) dans la maintenance des aéronefs de la compagnie / *Provide the following data for the organisations involved in the airline aircraft maintenance :*

Nom de l'atelier de maintenance / <i>Name of the maintenance organisation</i>	Adresse / <i>Address</i>	Numéro d'approbation de l'atelier / <i>Approval number of the maintenance organisation</i>	Nom de l'autorité de l'aviation civile ayant approuvé l'atelier de maintenance / <i>Name of the civil aviation authority who approved the organisation</i>	Bases réglementaires utilisées pour l'approbation / <i>Regulatory basis used for the approbation</i>

Dans le cas où l'atelier de maintenance est intégré à votre compagnie / In the case of a maintenance organisation integrated within your airline :

C.10 Date de la dernière inspection (ou audit) effectuée par l'autorité nationale de l'Aviation Civile / *Date of the last inspection (or audit) from the National Aviation Authority :*

.....

C.11 Dans quel manuel sont décrites les procédures de l'atelier de maintenance (exemple : MOE) / *In which manual are described the procedures of the maintenance organisation (example : MOE) ?*

.....

ATTESTATION

Nom et poste dans la compagnie / *Name and position in the airline :*

.....
.....
.....
.....
.....

Je certifie avoir lu et compris l'ensemble des questions précédentes. Je certifie en outre l'exactitude des réponses apportées aux questions précédentes.

I certify that I have read and understood all the questions and statements of this form. In particular, I certify the truth of the provided answers.

Lieu / *Place* :

Date / *Date* :

Signature / *Signature* :

ROMAIN PAPY

Courtier aérien
Directeur Qualité - Air Partner
www.airpartner.com

Depuis le crash de Flash Airlines, Air Partner a mené une réflexion sur la sécurité aérienne qui prend en compte ce qui est devenu un besoin du marché.



Qu'est-ce qu'un courtier aérien?

- Affrètement complet ou consolidation
- Clients: Grandes Sociétés, Agences, TO, Gouvernements
- Recherche de l'avion et de la compagnie
- Sélection, propositions et conseil
- Contrat transparent (nom de la compagnie)
- Préparation d'un vol sur mesure
- Garanties et services complémentaires
- Suivi opérationnel

En France, toujours un vide juridique...

- Pas de réglementation d'encadrement du courtage aérien
- Affiliation au régime des Agences de Voyages (Licence)
- Recommandation du SNAV Assurance 100 Millions d'€ ou de \$ US.

AIR PARTNER
COMMERCIAL JETS

Le courtier aérien n'a pas d'existence légale ou réglementaire et cette situation pose des problèmes dans la chaîne des responsabilités. Un courtier comme Air Partner dont les clients sont des prestataires événementiels, des tours opérateurs, des gouvernements, des ministres, des équipes de football... va affréter par exemple un avion complet entre Paris et Fort-de-France à la demande d'un client. Le courtier fait une étude et propose des solutions dans lesquelles il n'y a pas que les critères liés au prix. C'est un panel de services allant de la recherche de l'appareil à la préparation du vol et une série de garanties supplémentaires comme l'extension de l'assurance de la compagnie à travers une assurance responsabilité civile complémentaire (RCP). Ainsi, pour un Boeing 737 dont l'assurance est à hauteur d'environ 600 à 700 millions de dollars, l'assurance Air Partner va augmenter la couverture globale de 100 millions de dollars.

Y a-t-il de bons et de mauvais courtiers ?

N'importe qui peut s'établir courtier mais la capacité commerciale c'est de pouvoir identifier les risques et de faire des mises en garde pour que les compagnies à problèmes ne soient pas affrétées. La profession n'étant pas réglementée, nous avons essayé de travailler avec le SNAV qui a émis une recommandation à ses adhérents en 2006 précisant que si une agence de voyages travaille avec un courtier, celui-ci doit pouvoir justifier une assurance de 100.000.000\$.

Il ressort en effet de l'évolution du cadre réglementaire que **le courtier** doit être en mesure d'être couvert par une **assurance Tiers & Passagers RC à hauteur de 100 Millions de d'€/ou USD**. La recommandation du SNAV à ses adhérents précise que "**le choix de la responsabilité de la compagnie aérienne repose sur cet intermédiaire. Dans ce cas, la compagnie d'assurance n'a pas besoin de connaître les compagnies aériennes auxquelles il fait appel**".

Dans le document, la limite est fixée à 100 Millions d'Euros mais a été ensuite assouplie à 100 Millions de Dollars. A ma connaissance, seuls les « gros » courtiers, comme Air Partner et quelques autres ont cette assurance. Cette démarche tend à éliminer du marché des acteurs qui agissent souvent seuls et qui font montre d'irresponsabilité en sélectionnant les compagnies. Il ne s'agit pas d'une obligation réglementaire mais, a posteriori, ce document peut être utile pour engager la responsabilité devant un juge d'agences de voyages ou de courtiers peu scrupuleux.

 [Note du SNAV 06 Janvier 2006](#)

Cela fait désormais partie de notre argumentaire : « Nos clients sont couverts pour les actions pouvant être entreprises à leur encontre par un tiers plaignant. Cette assurance permet ainsi, le cas échéant, le financement des frais de défense et celui des dommages et intérêts à verser au plaignant. Cette assurance ne couvre pas les risques encourus en cas d'action de guerre ou de terrorisme.

Le législateur a considéré en 1992 que la profession d'agent de voyages devait être encadrée pour éviter la vente de vols ou de produits touristiques d'une façon anarchique tout responsabilisant ce professionnel sur le choix de ses fournisseurs. Par voie de fait, la loi de 1992 qui impose un certain nombre de contraintes (dont l'acquittement d'une assurance Responsabilité Civile –RC- d'agent de voyages) met à nu ce même agent de voyages lorsqu'il y a un accident grave, étant entendu qu'il est le premier responsable (mais pas le seul) au regard de ses clients.

Les compagnies d'assurance ont drastiquement modifié le montant minimal des cotisations de Responsabilité Civile des agences de voyages à la suite du crash de Sharm-al-Cheik (SHH) en janvier 2004 puis de celui de la West Caribbean au Vénézuéla en 2005. Le montant des indemnités réclamées par les victimes est en effet très largement supérieur à la somme des cotisations des RC des agences de voyages françaises.

C'est une forme de réglementation. Si le courtier n'a pas cette garantie, en cas de crash, la responsabilité civile de l'agence peut être engagée. C'est une recommandation du SNAV, il faudrait certainement la creuser pour le cas de la West.

Nous nous battons pour proposer de la qualité, il ne s'agit pas de toujours aller chercher le produit le moins cher. Sur les Antilles, c'est délicat, il y a une compagnie fiable mais qui est chère car elle comptabilise 7h de vol en ferry. Pour les destinations vers l'Amérique du Sud, la question sera celle-ci :

Va-t-on utiliser une compagnie peu fiable qu'on ne connaît pas ou faire appel à Miami Air même si elle est plus chère ? La vraie question est de savoir si le consommateur est prêt à payer plus cher.

Notre réflexion à Air Partner c'est de dire qu'il est prêt à payer plus cher si on lui garantit la sécurité.

Qui est Air Partner ?

The graphic features a large background image of an airplane's engine and landing gear. On the right side, there are three smaller inset images: a Jaguar car, a person loading luggage onto an airplane, and a world map showing flight routes. The text is arranged as follows:

Air Partner

3 grands domaines d'activité

- Aviation commerciale
- Aviation d'affaire et privée
- Fret

Un grand volume d'activité

- 250 professionnels
- 21 bureaux dans 15 pays
- 1 vol décolle toutes les 12 minutes
- Plus de 27.000 heures de vols par an
- L'équivalent d'un tour du monde chaque jour
- Chiffre d'affaires groupe de £ 251,3 millions

AIR PARTNER
COMMERCIAL JETS

A notre niveau, nous avons des grilles d'informations que nous n'arrivons pas à partager. Une agence de voyage n'est pas forcément dimensionnée pour tous les types de conseils et dire si une compagnie est fiable ou pas. Elle répondra que ce n'est pas son métier, qu'elle n'est pas responsable pour cela. Ce n'est pas tout à fait vrai car dans le cadre de la Loi de 1992, elle a une obligation d'information, elle est responsable de plein droit de la sélection de ses fournisseurs. Or, bien entendu, dans ses « fournisseurs », il y a le courtier ou la compagnie.

QUELQUES SOURCES POUR LA SELECTION ET L'EVALUATION DES COMPAGNIES AERIENNES

- Les audits des aviations Civiles OACI (Programme USOAP)

L'OACI publie désormais les rapports des audits des aviations civiles à travers le monde. Ces évaluations sont importantes pour la requalification d'une compagnie Zone 2 car elles donnent le degré de contrôle des administrations sur les compagnies aériennes en fonction des pays. Les rapports sont désormais publiés et synthétisés selon une approche dite «compréhensive» («comprehensive approach») http://www.icao.int/fsix/auditRep1_csa.cfm
En revanche, l'interprétation n'est pas aisée pour les professionnels de l'affrètement car il n'y a pas de synthèse de niveau général de conformité comme pour le programme de la FAA.

- Les Aviations Civiles de Catégorie 1 pour la FAA (Programme IASA)

La liste mise à jour est disponible en ligne.

http://www.faa.gov/safety/programs_initiatives/oversight/iasa/?CFID=26923985&CFTOKEN=62687194

Le programme IASA de la FAA (autorité américaine) s'applique à tous les pays étrangers dont les transporteurs aériens proposent des services à destination des Etats-Unis, ou disposent de tels services, après obtention d'une autorisation délivrée par le ministère des Transports. Ce programme évalue le système de surveillance de la sécurité de chaque pays, mais pas la sécurité des compagnies aériennes individuelles.

Les transporteurs des pays de la **catégorie 1** sont autorisés à exploiter normalement leurs services à destination des Etats-Unis. La **catégorie 2** comprend deux groupes de pays :

- **le premier regroupe** les pays dont les transporteurs aériens exploitent déjà des services à destination des Etats-Unis au moment de l'évaluation. Ceux-ci sont autorisés à poursuivre leurs activités au niveau actuel, mais sous surveillance renforcée de la FAA. Tant qu'ils sont dans la catégorie 2, leurs opérations sont « gelées » (interdiction de modifier ou d'étendre les services).

- **le second regroupe** les pays dont les transporteurs aériens n'exploitent pas encore de services à destination des Etats-Unis au moment de l'évaluation. Les transporteurs de ces pays ne sont pas autorisés à commencer l'exploitation de services à destination des Etats-Unis tant qu'ils sont dans la catégorie 2.

La FAA estime légitime de poursuivre son propre programme d'audit en raison de l'insuffisance actuelle des audits USOAP. Elle admet que le jour où le programme USOAP de l'OACI sera pleinement satisfaisant, elle pourra arrêter son programme. Les audits USOAP et IASA portent sur les mêmes éléments et sont complémentaires. Mais les moyens sont différents. Les audits IASA interviennent tous les deux ans, alors qu'un cycle d'audit USOAP dure 6 ans.

On notera que le programme IASA est bien conforme aux règles de l'OACI relatives au principe de la souveraineté des Etats, telles qu'elles résultent de l'article premier de la convention de Chicago. Cet article, loin d'interdire les audits des pays tiers, est actuellement interprété comme laissant chaque pays responsable de la sécurité de son ciel, ce qui lui permet de s'assurer, par tous les moyens possibles, que les avions étrangers volant dans son ciel sont suffisamment surveillés.

Quels critères de sélection facilement accessibles?

AIR PARTNER
COMMERCIAL JETS

Entre listes noires et listes blanches, la « zone grise »...

→ Critère 1: **Le cadre réglementaire favorable**

- Compagnie basée dans la Zone AESA ou USA?
- En dehors de cette zone, l'absence de doutes sur le sérieux d'une Aviation Civile de Tutelle (Pays FAA Catégorie 1 / Audit OACI favorable?)

→ Critère 2: **Le type d'appareil**

- Construction occidentale, exclusion de certains appareils

→ Critère 4: **L'âge de la flotte** (en dessous de 20 ans?)

→ Critère 5: **Les données compagnies**

- Compagnie certifiée IOSA? Blacklistée?
- Maintenance aux normes européenne ou US? (PART 145)
- Certificat OPS 1
- L'historicité des incidents et des accidents

Air Partner a mis en place un système, nous nous interdisons d'affréter certains avions mis en place à l'époque de l'ancienne URSS (Yakovlev, Antonov, Yliouchine). A noter que Aeroflot a été certifié IOSA mais juste pour les avions de types occidentaux. Ensuite, si l'âge de la flotte n'est pas dans l'absolu un critère de non-sécurité, c'est un indice qui va nous alerter.

Prenons un cas pratique :

Que fait-on si l'on se retrouve face à une compagnie ukrainienne classée en catégorie 2 par la FAA et qui est certifiée IOSA (sur la base des critères de l'OACI) ? Il y a là deux informations contradictoires. L'une qui dit que le pays ne respecte pas les normes et l'autre qui reconnaît que la compagnie a fait des efforts pour augmenter ses critères et bien se positionner.

Exemple d'Engagement Qualité & Sécurité

Engagement ISO 9001 Air Partner:

« **La sécurité** : toutes les solutions proposées répondent à un cahier des charges de sélection des transporteurs s'appuyant sur :

- des critères d'exclusion de certaines compagnies et de certains types d'avions, notamment les avions construits en Ex-Union Soviétique (Antonov, Iliouchine...) et les avions à piston, monomoteurs, et monopilotes,
- des critères de contrôle renforcés pour les compagnies basées en dehors de la Zone couverte par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) et USA.
- la possibilité d'auditer les transporteurs »

AIR PARTNER
COMMERCIAL JETS

Air Partner France

Air Partner est
certifié ISO 9001
par SGS depuis
2006



La sécurité est l'élément principal de sélection des compagnies. Elle sert également à leur évaluation. Cependant, cela est difficilement quantifiable, c'est la raison pour laquelle ce critère ne fait pas l'objet d'une notation en « étoiles ». Néanmoins, des éléments objectifs sont mis à jour :

- Vérification des CTA et Assurances

Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens

Article 2d) du : « **Certificat de transporteur aérien (AOC):** un document délivré à une entreprise ou à un groupe d'entreprises par les autorités compétentes des États membres attestant que le transporteur aérien concerné possède les capacités professionnelles et l'organisation pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées ».

Article 7 : Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit des **polices d'assurance** couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

- **Compagnie basée en Zone EASA** (critère de sélection également)

AESA : Union Européenne, Islande, Norvège et Suisse. Une compagnie basée dans cette zone se doit de respecter des normes ayant trait notamment à la maintenance des appareils, à la sécurité opérationnelle et à la formation des équipages.

- **Aviation civile de tutelle classée en catégorie 1 par la FAA-IASA** (critère de sélection également).

FAA : Federal Aviation Administration. Autorité américaine. Un pays classé en catégorie 1 signifie que son aviation civile applique les standards de l'OACI.

- **Maintenance** : Le standard de référence est européen (EASA **PART 145**) pour toutes les compagnies basées dans la zone AESA et américain (**FAR 145**) pour les compagnies américaines. Des compagnies basées en dehors de ces zones peuvent décider d'adopter ces standards. Dans ce cas, cet élément sera déterminant pour revalider la compagnie au cas par cas.

- **Certification IOSA**

IATA : International Air Transport Association

IOSA: IATA Operational Safety Audit. Il s'agit du programme d'audit et de sécurité de l'exploitation des compagnies aériennes de l'IATA. Cet audit fonctionne uniquement sur la base du volontariat des compagnies membres.

C'est le premier audit de sécurité à être reconnu au niveau international. Son objectif est de définir des règles et des repères clairs sur des aspects multiples tels que les normes de sécurité, la sûreté, le fonctionnement et le contrôle des compagnies aériennes.

Chacune des 275 compagnies membres de l'IATA s'est engagée à se soumettre à l'audit IOSA avant janvier 2006. L'audit est à renouveler tous les deux ans.

FRANÇOIS NÉNIN

Journaliste et spécialiste de la sécurité aérienne

Responsable du site internet SECURVOL

(texte lu par Serge Roche)

François Nénin aurait aimé être présent parmi vous. Il assure les familles de victimes du crash de la West Carribean de son soutien dans les actions visant à favoriser la sécurité aérienne pour que des drames comme celui que vous avez connu ne se reproduisent pas. François Nénin a lancé le site SECURVOL, en partenariat avec l'OBSSAT, pour apporter aux passagers des informations sur le niveau de sécurité des compagnies aériennes.

Voici ce qu'il voulait vous dire aujourd'hui :

Lorsque l'on regarde les actions de la commission européenne en matière de sécurité aérienne, on s'aperçoit que la commission a quasiment tout prévu pour garantir la sécurité des passagers :

- Une directive prévoit notamment la séparation entre les organismes nationaux chargés des enquêtes techniques et les autorités de l'aviation civile responsables de la réglementation et de la surveillance.
- Une autre Directive (la 2003/42) prévoit que les Etats membres mettent en place un système obligatoire de rapports d'événements (accidents, incidents) en matière de sécurité dans l'aviation civile et qu'ils participent à l'échange d'information au niveau communautaire.
- La Directive 2004/36, dite "directive SAFA" a pour objectif d'organiser les contrôles des avions de pays tiers empruntant les aéroports communautaires et de collecter et centraliser l'information sur les constats effectués pour mettre à la disposition de tous les Etats membres les observations sur les manquements constatés par rapport aux règles internationales de sécurité.
- Une agence de sécurité aérienne a même été créée en septembre 2002. Cette agence avait pour but de mettre en place un système de surveillance, afin de contrôler l'application de la législation communautaire, d'évaluer ses effets et de faire toutes suggestions utiles en la matière. L'AESA intervient pour la certification de type des produits et pour les organismes situés dans les pays tiers.

Au vu de ces mesures, on peut donc affirmer que tout l'arsenal réglementaire a été renforcé entre 2002 et 2006. Cet arsenal, s'il était réellement mis en place serait de nature à garantir une sécurité aérienne correcte dans le ciel européen. Or, l'on constate qu'il existe de multiples zones de non application du droit. Car tout a été prévu, sauf l'allocation de moyens adéquats. La DGAC indique le nombre d'inspecteurs qui contrôlent les avions sur les aéroports. Ils sont 15 pour surveiller des millions de mouvements. Que penserait-on si nous n'avions que 5 à 7 gendarmes pour garantir la sécurité routière ? Même si la sécurité aérienne ne repose pas seulement sur les contrôles SAFA, le manque cruel de moyens est la porte ouverte aux entorses faites à la réglementation. Des compagnies mettant en danger la sécurité des passagers de métropole et des territoires d'Outre mer sont bel et bien une réalité. Car malheureusement des intérêts politiques et des enjeux économiques puissants comme le développement de notre industrie aéronautique et touristique l'emportent sur des considérations liées à la sécurité des passagers. Les drames de ces dernières années l'ont démontré.

Pourquoi une compagnie comme Armavia, qui a connu un crash en juin 2006, que les ambassades anglaises et américaines recommandaient à leurs ressortissants de ne pas utiliser à cause du manque de sécurité n'est pas inscrite sur la liste noire ? Sur cette compagnie, certains passagers avaient voyagé debout, avec des bagages dans l'allée de l'avion. Il est vrai qu'elle est cliente d'Airbus dont les avions constituent l'essentiel de sa flotte. Y a-t-il un lien de cause à effet ?

Aujourd'hui, la confiance n'est donc plus de mise et on ne peut que se montrer suspicieux. C'est ce qui ressort des nombreux mails que nous recevons sur notre site internet. Des passagers qui montrent une réelle anxiété vis à vis de l'avion. Celle-ci n'est pas irraisonnée. La multiplication des incidents et des accidents montre que le secteur est livré sans détour à la loi du business. Peu de moyens existent pour s'informer sur la sécurité de telle ou telle compagnie. L'Europe produit une liste incomplète. La loi du silence est omniprésente chez tous les professionnels de l'aérien, y compris chez certains pilotes qui, souvent, connaissent les compagnies à risque sur lesquels ils n'emmèneraient pas leur famille. Ils n'osent pas parler par peur des représailles. Ces derniers devraient mettre à disposition du public les informations dont ils ont connaissance. Le sujet de la sécurité aérienne est tabou dans les compagnies car il est contreproductif en termes de communication. C'est pourquoi à SECURVOL, nous avons décidé de ne pas attendre pour assurer une veille qui relève normalement des devoirs des instances de contrôle.

Naturellement notre site qui enregistre 100 000 visiteurs par mois reste ouvert aux associations pour pouvoir communiquer auprès de l'opinion publique.

SERGE ROCHE

Ancien navigant

Responsable de l'OBSSAT (l'Observatoire de la Sécurité Aérienne et du Tourisme).

La sécurité aérienne dans la zone : théorie, réalité un objectif à atteindre

Un accident aérien c'est d'abord un traumatisme social grave, « catastrophique » au sens littéral du terme, il y a une véritable « rupture » du lien social car dans notre société, techniquement évoluée, l'accident d'avion est considéré comme « intolérable ».

Un des rôles de la justice est de tenter de « raccommoier » ce lien social rompu en tentant, non seulement de comprendre causes et circonstances exactes du sinistre, mais aussi de vérifier si les différents intervenants ont réellement fait ce qu'ils devaient faire, au moment où ils devaient le faire. Il faut donc une adéquation entre les possibilités de l'instruction judiciaire et les attentes des divers intéressés. Dans notre société sophistiquée, on demande beaucoup de justice. Dans un premier temps, il faut des experts « généralistes » pour conseiller utilement magistrats instructeurs et police judiciaire sur les opérations de collecte, de première exploitation, et de conservation des moyens de preuves. C'est une phase essentielle.

Ensuite il convient de lancer une première série d'expertises spécialisées en ne sachant pas dès le départ si certaines d'entre elles ne s'avéreront pas improductives car le champ possible des investigations est initialement très large. Ce travail est obligatoirement important, long et coûteux. Il est exclu, sauf si le cas est évident et simple, de réaliser un pareil travail en quelques mois. Cela heurte les parents des victimes et le public qui, légitimement, « veulent savoir » rapidement, supposent et espèrent intuitivement qu'avec tous les experts potentiels, des caractéristiques claires et évidentes des circonstances, causes et éléments de responsabilité vont être déterminées très rapidement. Cela n'est tout simplement pas possible.

Au plan technique il faut douter de tout. Il y a plus de 250 paramètres enregistrés à bord et divers autres enregistrements au sol. Les experts se heurtent aussi à des problèmes de secret industriel concernant soit un sous-traitant soit le constructeur lui-même. Il faut donc « contourner » ces obstacles, et tout cela demande des mois de travail. En définitive, le contenu final d'un rapport d'expertise représente environ 10 % de l'ensemble des travaux entrepris.

Depuis 2000 la loi a évolué. La procédure pénale est devenue « contradictoire », et il convient de faire passer cette évolution majeure de notre procédure pénale dans les faits et, plus spécifiquement, dans les opérations des experts.

Il faut très tôt introduire un débat contradictoire entre les véritables spécialistes (enquêteurs administratifs, judiciaires, représentants des constructeurs, conseillers techniques des sous-traitants concernés, de l'exploitant, mais aussi des associations de familles des victimes, sous l'égide d'associations de familles déjà représentatives.

La suspicion naît de ce que l'accès aux faits et informations techniques de base n'est pas autorisé. Il faut introduire le principe contradictoire très tôt dans les enquêtes, d'une manière claire et systématique, comme dans la pratique de l'expertise devant les juridictions civiles ou commerciales.

C'est une demande de nos concitoyens, des associations de familles.

Autre avantage de cette enquête contradictoire : c'est qu'une investigation au « contradictoire » ouvrira toutes les « portes » et une enquête ne sera jamais terminée tant que LA vérité ne sera pas connue.

En doublant l'investigation on gagnera du temps et de l'efficacité.

On ne fait pas des investigations ou enquêtes technique pour le plaisir de faire de la technique. Les investigateurs seront des « assistants techniques » de la recherche de la vérité au service des parents de victimes et remplissent les missions fixées par elles. Il nous faudra nécessairement revenir sur les conséquences des derniers drames et catastrophes de cette année 2005.

Les accidents/sinistres doivent être « l'opportunité », pour nous, et pour chacun de nous, de réfléchir sur la véritable nature des mutations culturelles, économiques et technologiques qui accompagnent la restructuration du transport aérien, que ce soit après le 11 septembre, ou pour des motifs moins avouables de la recherche d'un moindre coût.

Pourtant, en confiant des passagers à des opérateurs et/ou à des compagnies qui exploitent des avions de manière culturellement différente des nôtres, on leur demande d'avoir les mêmes "réflexes" et d'agir, de réagir selon des normes qui sont les nôtres, puisqu'ils évoluent ici dans un monde aéronautique doté de contraintes que nous avons mises en place et nous leur demandons d'utiliser nos avions conçus avec notre histoire. On parle « d'instructions » du contrôle quand eux parlent « d'ordres », on parle de méthode quand eux parlent de règlement, etc.

Quelques morts plus tard, on s'aperçoit que des décennies entières de méthodologies différentes reprennent le dessus en toutes circonstances, mais jamais au bon moment.

SECURITE AERIENNE

► Les conventions et organismes qui régissent l'aéronautique

- Chicago (Annexes 1 à 13)
 - Montréal
 - Varsovie
 - L'OACI
 - IATA

SECURITE AERIENNE

- ▶ Les réglementations
- ▶ OACI applicable dans tous les pays sous sa propre responsabilité
 - ▶ OPS 1 et suivantes pour la France et l'Europe
 - ▶ FAR 1 et suivantes pour les États Unis (Canada y compris)

3

SECURITE AERIENNE

- ▶ Les organismes de contrôle
 - ▶ Dans le monde l'OACI
 - ▶ En France : la DGAC
 - ▶ En Europe AESA
 - ▶ Aux USA La FAA

4

SECURITE AERIENNE

QUESTIONS.....

La sécurité est-elle négligée pour des raisons économiques?

Les grandes Cies sont elles plus sûres que les petites?

5

SECURITE AERIENNE

- ▶ Peut on affréter en France une Cie sans avoir la certitude qu'elle est irréprochable?
- ▶ La réglementation internationale est elle correctement appliquée?

6

SECURITE AERIENNE

- ▶ Agences et T/O contrôlent- ils la sécurité des Cies utilisées?
- ▶ Pourquoi établir une liste Noire?

7

SECURITE AERIENNE

- ▶ La bonne question consistant à se demander si tous les moins-disants économiques présentent les mêmes garanties de sécurité que les compagnies qui répondent à la norme commune du noyau dur de la JAA^[1] et consorts qui sont "comme les autres", tout en étant « bien mieux car bien moins chères ».

[1] Réglementation européenne de sécurité,

8

SECURITE AERIENNE

- ▶ **Comment peut -on être « bien mieux car bien moins cher » ?**

9

L'avion est sensiblement le même, le kérosène est en tous points identique, les assurances sont comparables puisqu'elles répondent aux exigences des nouvelles conventions internationales, les prestations à bord ne sont pas un facteur essentiel dans la composition des coûts... Il ne reste finalement que la maintenance, le personnel et sa formation. Comme par hasard, deux de ces trois postes économiques sont intimement liés à la sécurité des vols, le troisième en étant fort peu éloigné. En fait chaque constructeur annonce le coût de l'heure de vol à ses clients et cela est immuable, connu, maîtrisé et planifié.

Afin de bien comprendre ou de mieux comprendre il faut l'illustrer de manière simple :

Achetez un produit quelconque de consommation. Sans y penser vous le payez la somme de 10€, Sur ce prix on paie tous les droits de fabrication, la marge du commerçant, mais également toutes les prestations invisibles qui font que le produit répond aux normes techniques, et économiques très précises, l'expérience acquise, en sachant que la mise en place d'une norme est un processus lent et onéreux. , en plus de tout vous avez la garantie que pour 10€ votre produit est le mieux parmi ceux proposés.

Vous avez également la certitude, sans même y penser, que ce n'est pas une copie, et fabriqué de manière légale, que les auteurs, les fabricants et les techniciens qui l'ont fait seront rétribués, et qu'en un mot vous achetez un produit en toute sécurité et garanti... Et ainsi de suite.

Prenons maintenant l'exemple du même produit, tout aussi agréable, mais que nous achèterions dans une petite ville d'un autre continent ou sur le net? Cette fois, pour 3€, vous achetez un produit, qui n'est pas nécessairement celui que vous aviez envie d'acquérir. Il s'agira peut-être d'une copie pirate. Ne cherchez pas trop les garanties des SAV et n'espérez pas grand-chose du reste des installations; mais pour ce prix, que pourriez-vous exiger, puisque aucune norme ne définit réellement ce qu'est la fabrication, les normes de sécurité dans les petites fabriques de ces pays ?

Maintenant, si le nouveau produit est acheté en bas de chez vous, vous est proposé à 3 euros, et est en tous points comparable à celui qui serait fait en brousse, tout en vous certifiant que c'est le même que celui qui est habituellement vendu 10 €, vous pourriez voir le problème sous deux angles opposés : « 3 euros c'est bien moins cher que 8 », ou bien « 3 euros c'est plus cher que ce que la prestation vaut réellement ».

C'est exactement la stratégie de certains voyagistes : de belles brochures estampillées d'une cocarde « bleu blanc rouge », voir même pour certains des accréditations internationales répondant à des normes aériennes (IATA), doublées d'un slogan pervers qui vous rappelle à chaque instant que vous voyagez « à la française » (quelle est cette norme, et quel serait le besoin de l'évoquer si elle correspondait à quelque chose, d'ailleurs ?), tout en utilisant - sans le dire - une compagnie qui répond à des critères que nous ne pouvons directement contrôler.

En ce sens, le prix du transport aérien peut être vu comme bien moins cher qu'un vol « JAA », ou bien plus cher que sa valeur par rapport à la norme « locale » du prestataire de service qui a été choisi.

Laisser faire ceux qui n'ont aucune responsabilité légale dans le transport choisi au seul motif qu'ils représentent un groupe de pression significatif, revient à encourager la mise en place d'un transport aérien à deux niveaux de sécurité. Aucune espérance de gain ne peut justifier cela, puisqu'il s'agit- on ne le rappellera jamais assez - de la vie de nos passagers.

La leçon du 3 janvier 2004 dernier n'a visiblement pas été comprise par tout le monde.

Quand un citoyen désire partir en voyage, il s'adresse à un TO, une agence de voyage. C'est elle qui cherche comment, propose quoi et fait signer le chèque qui va lier le voyageur avec la filière organisée par l'agence: avion - hôtel - services. Le voyageur payant n'a pas la possibilité de discerner avec qui il va voyager car la plupart du temps il ne comprend rien au transport aérien, il ne fait aucune différence entre un Antonov, un Airbus ou un Boeing. Il fait confiance au professionnel du tourisme pour juger de la qualité du transporteur.

Lorsqu'il s'agit d'un groupe, une démarche similaire est entreprise vis à vis d'un organisateur de voyages qui va chercher quelle compagnie aérienne pourra effectuer la prestation demandée: faire voler 50 à 200 passagers à une date fixe.

Dans tous les cas, l'agence aura les pires scrupules à refuser un client plutôt que d'annuler un vol sur de vagues soupçons sécuritaires. Business oblige certes, mais la responsabilité s'engage, label ou pas, d'accord ou pas.

SECURITE AERIENNE

- ▶ La réponse des autorités.....
- ▶ Liste Noire et Label Bleu....
- ▶ Mode d'emploi et d'utilisation....

10

SECURITE AERIENNE

- ▶ Il s'agira d'identifier le plus grand nombre de compagnies (volontaires) **DEVANT** répondre à des critères de sécurité très stricts .

11

1/ La compagnie ne doit pas être européenne (on appellerait ça se tirer une balle dans le pied)
2/ la compagnie ne doit pas opérer de liaison vers l'Europe (on serait obligé de se fâcher avec des "clients" de nos aéroports et des "fournisseurs" de nos précieux consolidateurs- T/O etc.
3/ la compagnie ne doit pas être "nationale" (sans quoi on devrait se fâcher avec des États qui par ailleurs nous achètent probablement des tas de choses très chères).

4/ la compagnie ne doit pas exploiter d'avions fabriqués dans l'UE (on ne se fâche jamais avec des clients, et encore moins avec des clients potentiels).

5/ la compagnie ne doit pas avoir de capitaux européens (on ne se fâche pas avec les actionnaires d'une compagnie, puisqu'on compte sur eux pour décider d'acheter des avions fabriqués dans l'UE).

6/ La Cie devra obligatoirement être IATA/IOSA

Ces 6 critères étant définis, si une compagnie entre dans le cadre d'un ou de plusieurs de ces critères, elle se voit éliminée de la liste noire pour "raisons diplomatiques". Les autres sont portées sur une liste classée par pays. C'est la *liste noire européenne*.

Espérons quand même que toute personne un tant soit peu sérieuse verra qu'avec cette liste noire d'une part, et l'obligation affichée du nom du transporteur d'autre part, on se fout quand même très ouvertement de la sécurité du passager. Car ceux qui vont expliquer partout que tout va bien maintenant auront l'air fin... au prochain accident.

Travaux pratiques avec l'exemple du Congo (Kin) :

Les accords entre la Belgique et le Congo prévoient qu'une compagnie de chaque pays peut opérer sur l'axe BRU / KIN. La suite de Sabena, SN Brussels, dispose de 5 liaisons hebdomadaires, et une compagnie Congolaise dispose de 2 créneaux. Bien entendu, il faut impérativement trouver une compagnie congolaise, qui assurera la réciproque de SN Brussels, faute de quoi la compagnie européenne risquerait de perdre ses droits de trafic (et beaucoup d'argent) sur Kin. Quelles sont les compagnies congolaises possibles ? La réponse est simple : Hewa Bora et Wimbi Diri sont les deux seules possibles, puisqu'elles appartiennent toutes deux au... président Congolais. Ces deux compagnies sont pourtant strictement identiques au plan de la tutelle, de la sécurité, du personnel, de la maintenance, etc... Mais une seule de ces deux compagnies clones dispose de droits de trafic sur Bruxelles (Hewa Bora), et se retrouve ainsi dans le cas N°2 de nos critères de liste noire ! Du coup, puisqu'elle dessert l'Europe, elle ne peut figurer sur LA liste européenne, alors que sa soeur jumelle qui ne dessert pas l'Europe figure bien sur ladite liste noire. CQFD !



SECURITE AERIENNE

- ▶ Le décret sur la transparence oblige chaque vendeur de voyages à dire à son client sur QUELLES CIES il pourrait voyager...
- ▶ Le côté sécurité a été complètement mis de côté, puisque seules les Cies IATA/IOSA et éventuellement JAA pourront prétendre à demander le Label.

13

SECURITE AERIENNE

- ▶ Le décret prévoit aussi que les voyagistes pourront proposer jusqu'à 5 Cies par vente.....
 - ▶ Mais ...

14

Sans avoir la garantie qu'en finalité telle ou telle Cie ne va pas sous traiter elle même tout ou partie d'un voyage... dans la mesure où la ou les compagnies ne sont pas sur la liste Noire.

SECURITE AERIENNE

- ▶ La responsabilité de l'émetteur reste pleine et entière dans tous les cas...
- ▶ Les familles se retourneront systématiquement vers qui a vendu le séjour
- ▶ L'émetteur du voyage pourra effectivement se retourner vers d'autres parties...
 - ▶ Mais à quel prix

15

SECURITE AERIENNE

SURPRISES AIRWAYS
La Nouvelle Compagnie ?

16

SECURITE AERIENNE

Obligation est dorénavant faite aux organisateurs de voyages d'informer les passagers de la compagnie aérienne qu'ils vont utiliser.

17

SECURITE AERIENNE

En fait cela revient à laisser le passager décider s'il veut partir dans cet avion ou pas... au moment d'embarquer...

20

SECURITE AERIENNE

Au pied de l'escalier d'embarquement, c'est lui qui va être en dernier ressort seul à décider s'il monte à bord ou pas, et si cet avion qui n'est pas sur liste noire, certes, est quand même en état de voler... et si le logo tout fraîchement repeint n'est pas un cache misère...

21

SECURITE AERIENNE

La vraie question est celle du pays d'origine avant toute chose.... Plus que la Compagnie.

N'importe quel avion peut être mis à disposition à la dernière minute sur un aéroport lointain

22

SECURITE AERIENNE

Les seuls à même de vérifier quelque chose sont en l'occurrence les organisateurs de voyages, ils sont les seuls à pouvoir refuser des affrètements délicats ou indéliçats ou mieux encore des sous-affrètements organisés, et ne pas laisser ses clients sur « Surprise Airways »...

23

SECURITE AERIENNE

Et LA question qui brûle les lèvres: les voyageurs européens qui continuent leur voyage, dans un pays exotique (et ils sont légion) prennent ensuite quels avions de quelle compagnie?

24

SECURITE AERIENNE

Car un voyage c'est bien un transport de bout à l'autre ? Et retour?

La Cie du pays X interdite en France ou en Europe sera le moins autorisée à voler dans son propre pays et espace aérien ?

25

SECURITE AERIENNE

- ▶ Dans le cadre du forfait touristique l'agent

26

SECURITE AERIENNE

- ▶ Toutefois, comme le prévoit la loi de 92, :
« il peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité EN APPORTANT LA PREUVE que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable au fait imprévisible et insurmontable, d'un tiers étranger à la fourniture de prestations, ou en cas de force majeure »

27

SECURITE AERIENNE

QUELLES REPONSES ?

28

Alors, in fine, l'origine de ces drames est-elle technique ou culturelle ?...

Comprendre le mécanisme de la compression des coûts, en sous-traitant à des moins-disants économiques d'une zone « technico culturelle » éloignée de la nôtre est très important pour appréhender les accidents récents.

Toute la procédure judiciaire d'un crash aérien repose sur un point fondamental du droit procédural français, à savoir que seule l'accusation dispose d'experts dont les conclusions s'avèrent déterminantes.

Durant l'enquête et l'instruction, puis les audiences, le travail du juge d'instruction et des experts officiels désignés par la Justice ont quasiment force de loi. Les familles des victimes ne peuvent qu'essayer, le plus souvent vainement, de "remonter la pente" avec leurs "témoins", même si ceux-ci sont reconnus par ailleurs comme d'éminents experts auprès d'autres instances judiciaires compétentes. En France, pour l'accusation, point n'est besoin de démontrer, il suffit d'avoir l'intime conviction et d'affirmer très fort. Point n'est besoin de répondre aux critiques, il suffit de soutenir sa thèse. Point n'est besoin d'écouter les "témoins experts" des familles car techniquement parlant, il n' "existent pas". Point n'est besoin d'être scientifiquement très rigoureux, la fonction d'expert officiel se suffit à elle-même. Point n'est besoin d'avoir des scrupules envers le prévenu que l'on condamne, le nombre d' "experts" noie les responsabilités, comme dans un peloton d'exécution où personne ne sait qui a tiré la balle à blanc. Et pour écouter les experts judiciaires que la Justice aura nommés et suivre leurs conclusions, il y aura toujours l'oreille attentive et favorable des juges.

Un crédit absolu, presque un chèque en blanc, en somme.

Ailleurs, la véritable justice est celle qui ne craint pas le débat à l'instruction comme à l'audience, celle qui met à égalité les travaux des experts des deux bords, accusation et défense, avec un même respect de leurs qualités, de leurs travaux et de leurs compétences dès lors qu'elles sont reconnues. Le label d'expert judiciaire ne suffit pas pour être le meilleur, le plus compétent ou le plus intègre. Surtout qu'en France, la nomination d'expert judiciaire est une carte de visite à vie, sans aucun contrôle des compétences ni de l'indépendance dans le temps.

Les experts judiciaires, il est vrai, prêtent serment. Mais dans une société moderne où " le jugement de Dieu" n'a plus cours, quelle est la sanction pour un parjure ? Plus d'huile bouillante, ni de duels, encore moins d'écartèlement pour les menteurs.

Les Anglo-saxons, même avec une justice imparfaite, comme toute construction humaine, ne tombent pas dans ce travers français qui continue de pérenniser, pour les accusés, le système inquisitorial du "Saint-Office", incompatible avec les droits de l'homme dont la France se targue, partout et toujours, d'être l'ardent défenseur.

La sécurité aérienne, un leurre ?

Bien au dessus, alors que l'on parle de liste noire, de label bleu ou arc en ciel, la question reste la même pour messieurs les décideurs politiques: Qui va soupçonner AVANT l'accident que tel transporteur est plus dangereux qu'un autre. De part le monde, des milliers de passagers peuvent témoigner qu'ils ont "frôlé" la catastrophe dans des pays exotiques, ou moins exotiques d'ailleurs. Mais comme l'accident n'a pas eu lieu, la justice ne s'est pas saisie de l'affaire et aucune enquête n'existe. Seule la catastrophe alerte et permet de désigner des coupables. Ce ne peut être que la culture aéronautique érigée en règle générale dans l'ensemble du monde du transport aérien qui peut permettre la rigueur nécessaire.

SECURITE AERIENNE

- ▶ Établir une charte de qualité ou d'engagements propre aux agences
 - ▶ Étudier la possibilité de créer un fond de solidarité
- ▶ Se prémunir des effets pervers d'une loi, communiquer avec sa clientèle, l'informer au maximum des renseignements disponibles à ce jour
- ▶ Créer une interface technique entre les autorités et les familles

29

Tant que des "charlots" pourront créer et faire tourner des compagnies avec la bénédiction des autorités de tutelles des "pays amis", la sécurité arienne sera un leurre malgré toutes les listes de toutes les couleurs.

PS: Avant le crash de Habsheim, ni Air France, ni Air Inter, ni UTA, ni la DGAC, ni tant d'autres responsables ne trouvaient à redire quant au fait que des avions de transport civils fassent des exhibitions dans les meetings aériens d'aéro-clubs, jusqu'au jour de l'accident.

STEPHANE GICQUEL

Secrétaire Général de la FENVAC

Tout d'abord, je voudrais remercier chaleureusement l'AVCA et son président pour cette invitation à s'exprimer devant vous sur le sujet ô combien essentiel de la prévention des risques et de la sécurité collective.

La vocation de la FENVAC est d'accueillir et accompagner les victimes d'accidents collectifs de toute sorte (65 depuis 15 ans) : accidents aériens bien sûr, mais aussi incendies (tunnel du Mt Blanc par exemple), explosions (AZF et les nombreuses explosions dues au gaz), collisions ferroviaires, naufrages

Cette vocation généraliste fait que dans mon propos je vais me contenter de vous présenter les grands principes et idées sous-tendant cette participation des associations à la prévention, laissant aux interlocuteurs me succédant le soin de le décliner dans le domaine de l'aérien.

Mon premier constat sera que l'implication des associations de victimes est spontanée et même naturelle. Elle s'inscrit dans un certain ordre des choses, à la fois une évidence et une nécessité, au même titre que la solidarité et la recherche de la vérité.

Quelque que soit le type d'accident, nous entendons TOUJOURS très vite, et très naturellement ce cri du cœur mais aussi de la Raison « **Plus jamais cela** ».

La prévention est ainsi un objectif statutaire explicite des associations quand elles se constituent et l'objectif majeur d'une fédération qui les regroupe.

Pour nous, fédération, il s'agit alors de décliner ce « plus jamais ça » en actions concrètes, et pour cela, il nous faut nous imposer sur les scènes de la prévention des risques et de la sécurité collective.

Je dis bien nous « imposer » car il ne faut pas s'attendre à y être invités spontanément et cordialement...

On dit notre société attentive aux victimes, elle en ferait même trop prétendent certains. Certes, mais notre société trouve confortable de cultiver une vision simpliste, réductrice et, bien souvent même, caricaturale des victimes.

Il y a bien évidemment la compassion, manifeste dans l'émotion et le tumulte des premières semaines. Puis, souvent, apparaît, les mois passant, une perception plus ambiguë, voire carrément négative, des victimes : avides d'argent, centrées uniquement sur l'indemnisation, et surtout, les victimes, quand elles parlent, seraient mues en fait par le désir de vengeance. Elles veulent « des têtes » et une expiation collective de leurs souffrances intimes.

Et peut-être le plus sournois, et même violent, des reproches pouvant être faits aux victimes : elles ne peuvent pas « comprendre », comme si le drame annihilait ipso facto toute capacité rationnelle.

Et finalement, le reproche sous jacent est peut être celui de ne pas se taire, de ne pas retourner très vite dans l'ordinaire du quotidien, de ne pas « faire son deuil » nous dit-on.

Or justement, comment peut-on attendre de nous que nous nous taisions concernant ces questions de prévention et de sécurité?

Bien longtemps effectivement, la prise en compte du risque a été perçue comme forcément un débat en champ fermé entre experts.

Comme s'il existait alors deux mondes, celui des « sachants », une élite, qui déciderait et celui des ignorants, le commun des mortels, qui subirait, à qui on demandait tout simplement de faire confiance.

Loin de moi l'idée de toute polémique, mais l'hermétisme, a priori, dont fait montre le monde de l'aérien dans ses multiples facettes (constructeurs, affréteurs, transporteurs, régulateurs et contrôleurs) illustre bien que la logique endogène est encore bien prégnante quand il s'agit de prendre en considération l'expression des familles de victimes.

Alors oui, bien sûr, nous vivons, homme ordinaire, dans une société organisée de telle ou telle manière qui n'est pas remise en cause tous les matins.

Cela tient au fait que notre rapport au risque se fonde effectivement a priori sur la confiance.

Confiance dans les organismes dont les activités génèrent des risques. Confiance dans les autorités de contrôle et de régulation.

Les membres de nos familles ont été frappés dans leurs activités les plus routinières, celles où personne ne se distingue de la masse de ses concitoyens : partir en vacances, envoyer ses enfants à l'école ou en classe de neige, rentrer le soir par un train de banlieue, prendre l'autoroute, être chez soi avec des amis, ou tout simplement même dormir.

Ce faisant, on comprend donc que quand un risque se réalise, il s'agit véritablement d'un ébranlement complet de la représentation spontanée du monde, qui ne peut rester sans réponse sociale.

Cette confiance apparaît alors comme **trahie**.

Il se produit, pour les personnes victimes, une rupture qui n'a rien à voir avec le refus du risque ou une vision infantile d'un monde surprotégé.

La question ici n'est pas celle de l'existence de la technique mais de la capacité à en avoir un développement maîtrisé.

Alors, le premier rôle qui est le notre en matière de prévention est d'être en quelques sorte « **les émissaires de la catastrophe** » (Geneviève Decrop, sociologue), faire qu'on n'oublie pas, faire surtout qu'on ne réduise pas l'accident à une simple occurrence statistique inévitable ou une simple erreur humaine; le système devant surtout rester, lui, infaillible.

Or, L'expérience qui est la nôtre met clairement en évidence que l'accident est la faillite de tout un système.

Derrière la clarté et la rationalité des façades institutionnelles, transparaît alors un monde flou, incertain, où le dysfonctionnement et l'à peu près se sont substitués à la norme.

Bien loin des certitudes de la modélisation, de l'encadrement par les bonnes pratiques, l'accident, dans les faits, apparaît comme un enchaînement de défaillances et d'écarts successifs à la procédure. L'accident procède de logiques de système, et les causes sont alors multiples dans un enchaînement « fatal » que les différents acteurs échouent successivement à arrêter.

Inlassablement, au titre de la prévention, nous devons porter l'idée qu'on ne peut pas dissoudre, en effet, l'action de l'opérateur humain dans un système autorégulé qui ferait de l'accident uniquement et exclusivement une exception statistique inévitable.

Inlassablement, nous devons rappeler que tous ces accidents ont au final les mêmes ressorts :

- négligences possibles, de la conception à l'exploitation : et immanquablement les certitudes sont des facteurs aggravants conséquents.

- Insuffisances dans la formation des personnels : connaissance imparfaite du matériel manque de réactivité et de coordination, manque d'entraînement à la situation de crise.

- Absence de véritables audits et contrôles extérieurs : avec le poids des habitudes, le manque de rigueur, on se met à fonctionner en mode dégradé et cette façon de faire devient le mode perçu comme normal.
- Absence ou insuffisance d'une véritable culture du risque s'appuyant notamment sur un véritable REX (retour d'expérience). Trop souvent les incidents d'exploitation ou même les quasi accidents sont tus.
- Interférences de plus en plus grandes entre politique de sécurité et exigence de rentabilité économique qui créent des parasitages aux effets initialement sous évalués et au final trop souvent catastrophiques.

Inlassablement, nous devons aussi défendre l'enquête pénale parce qu'avant même tout débat sur une quelconque culpabilité, celle-ci offre aux victimes l'accès à la recherche des circonstances des faits, et cela de façon transparente, indépendante et contradictoire même si la procédure judiciaire est, elle aussi, perfectible. Il est quand même incroyable de nous expliquer que le caractère dissuasif de la sanction pénale serait inopérant par exception concernant la sécurité aérienne.

Alors bien sûr, nous ne sommes pas des experts, et surtout même nous devons garder notre identité.

Pour mener cette réflexion, notre identité n'est d'ailleurs pas d'être « victimes », mais simplement des citoyens engagés, engagés par ce qu'ils ont vécu et par ce qu'ils ont appris. Là est notre légitimité et de là vient aussi l'énergie de notre engagement car celui-ci est motivé par la seule volonté d'améliorer les choses, dans l'intérêt de tous, indépendamment des parasitages corporatistes, d'intérêts financiers ou industriels.

Il nous faut nous-mêmes travailler, et notre rôle est à la fois de témoigner, de restituer, d'interpeller, parfois même de réveiller, mais aussi d'écouter et de proposer.

Aux cotés de l'ingénieur, de l'expert, nous avons **un rôle de vigilance**.

Tout un chacun, et je m'adresse aux professionnels présents dans cette salle, doit comprendre que le risque est devenu une question sociétale et donc la réponse doit être aujourd'hui collective.

Sans hésitation, La FENVAC s'est engagée dans cette voie, en choisissant, depuis l'origine, le dialogue avec les entreprises et les administrations impliquées dans les accidents dont elle accueillait les victimes. Bien sûr, cela n'est pas toujours facile de se retrouver autour d'une même table.

C'est d'ailleurs précisément un des rôles d'une fédération de pouvoir servir de médiateur quand les ressentis sont encore trop vifs pour autoriser un échange plus direct.

L'expérience de la FENVAC montre que cela marche, que l'on peut faire évoluer les choses, bien sûr modestement, mais de façon quand même non négligeable, en dépit de moyens matériels dérisoires.

Plus encore, nous sommes allés voir de grandes sociétés comme EDF, GDF, TOTAL, SNCF en leur disant: « donnez-nous les moyens de vous apporter la contradiction » ; et nous avons obtenu de leur part un financement dans le cadre de conventions. Cela ne nous empêche nullement de nous retrouver face à face devant les tribunaux (GDF 5 procédures judiciaires en cours).

La prévention ne saurait se monnayer, et surtout, elle implique pour les créateurs de risque une prise de conscience de ses vulnérabilités et erreurs que seule en l'état actuel permet réellement et publiquement la voie pénale.

Les exemples de progrès sont là, citons brièvement deux cas :

- Celui de la SNCF qui vient de nous apprendre qu'elle mettait enfin en place une recherche sur la faisabilité d'un système de détection de masses sur les voies, revendication ancienne de la FENVAC, qui devrait rendre impossible qu'un train puisse, notamment, faucher un bus scolaire bloqué sur un passage à niveau.
- Ou encore la récente nomination de la FENVAC par le Ministère de l'Industrie dans un observatoire de la sécurité des travaux sur la voie publique qui regroupera l'ensemble des acteurs de ce secteur pour enfin réduire le nombre d'accidents dus aux agressions sur canalisations de gaz. Le rôle de cet organisme sera d'évaluer concrètement les nouvelles règles qui fonctionnent efficacement sur le terrain et de les valider.

Pourquoi des démarches similaires ne seraient-elles pas possibles dès lors que sont impliqués l'aérien et le tourisme ?

Tout est question d'intelligence, de prise de conscience, mais aussi et surtout, d'humilité de la part de chacun sur son rôle et devant ses responsabilités.

Alors oui, ce travail de prévention incluant les associations est nécessaire, il est même impératif.

Au sein de la FENVAC, nous tentons de nous organiser et de nous préparer à ce travail en mettant en place des délégués en charge de coordonner les actions de prévention ; et nous sommes particulièrement heureux que Daniel Hierso, dont chacun connaît l'insusable énergie et la forte motivation, ait accepté de devenir délégué en charge de la prévention des accidents aériens. Ce travail bien évidemment nous le menons de concert avec la FIVAA, tant il paraît indispensable d'unir nos forces.

Car s'il agit, bien évidemment, de défendre la mémoire des nôtres. Il s'agit également, et avant tout, de l'avenir de tous.

CHRISTOPHE HADDAD

Premier Secrétaire de l'AFAVITAM

Présentation de l'AFAVITAM:

AFAVITAM est l'**Association** des Familles et Amis des Victimes du Vol TAM JJ3054. Je suis Christophe Haddad son Secrétaire Général, et aussi le père de Rebecca Haddad, 14 ans, décédée dans la tragédie du 17 juillet 2007 à l'aéroport de Congonhas, Sao Paulo.

Notre association a été créée officiellement le 21 octobre 2007, mais dès le lendemain de la tragédie les familles ont commencé à s'organiser pour faire valoir leurs droits. Depuis le début nous sentions que la compagnie aérienne nous ferait des difficultés, surtout quand l'information selon laquelle l'avion avait des problèmes mécaniques connus de TAM avant le départ de Porto Alegre a circulé. Cette information a bien sûr changé les humeurs des familles et la compagnie aérienne s'est renfermée pour se protéger.

De plus les travaux à la morgue étaient jugés trop lents et il a fallu la présence permanente de vigiles pour éviter que cela ne dure plus que le temps nécessaire.

Le Consulat de France est intervenu au nom des familles françaises en offrant aux médecins brésiliens le concours des médecins de Paris si nécessaire. Monsieur le Consul Adjoint était présent sur place quotidiennement pour veiller à ce que les travaux se fassent au plus vite.

Nous avons aussi très vite compris que l'aide extérieure serait la bienvenue. Nos premiers contacts avec des pilotes du syndicat brésilien nous ont apporté le soutien technique et les informations qui nous ont fait comprendre le drame de façon plus concrète.

J'en voulais beaucoup plus, car je sentais que la France pourrait nous offrir d'avantage d'informations, mais il n'est pas facile de trouver de l'aide quand on est perdu. J'ai lancé un appel au secours sur un blog internet et quelques temps après, deux personnes ont intercepté mon appel au secours et m'ont tendu la main:

- D'abord M. Patrick Pike, père du lieutenant Guillaume Pike décédé avec huit de ses compatriotes dans un crash aérien militaire en mai 2007. Il a compris mon angoisse et celle de notre association et m'a contacté en me racontant son histoire et aussi m'a tout de suite mis en contact avec son autre fils, M. Olivier Pike, CDB à Air France sur un A320. Cela nous a permis de maintenir des dialogues avec un professionnel qui connaît bien cet animal A320 et il nous a fourni de précieuses informations en plus de sa sympathie.

- Ensuite, Mme Rose-Marie Pelican, membre de l'AVCA a aussi recueilli ma bouteille avec mon message de désespoir, en quête d'aide. Son amitié a été depuis nos premiers contacts un espoir de pouvoir aller plus loin. Elle m'a parlé de l'AVCA et de la FIVAA, et là, le chemin s'est illuminé car cela nous a permis d'entrer en relation avec messieurs Rendon et David et tout a changé. Par la suite, le lien a été établi avec M. Marnet-Cornus, M. Arnoux, M. Roche, et les informations ont commencé à circuler.

Notre force et nos actions :

Nos contacts auprès des autorités brésiliennes ont changé dès lors que nous étions en possession de toutes ces informations de nos amis d'outre mer. Nous leur avons démontré une force qu'ils ne croyaient pas possible.

Quand ils venaient faire du sentiment auprès des familles endeuillés, nous contre-attaquions en dénonçant le manque de sécurité à Congonhas et sur les autres aéroports brésiliens... quand ils venaient nous embobiner avec leurs histoires concernant la mise en place du nouveau cabinet de l'Aviation Civile et du nouveau Ministre de la Défense ayant reçu des directives pour renforcer la sécurité aérienne, surtout à Congonhas, nous contre-attaquions en démontrant que tant que les A320 et les 737-800 opéreraient sur cet aéroport, la sécurité était à risque. Air France et les autres compagnies européennes devraient limiter aux A318 et 737-500 leurs opérations...

Ils se sont vite aperçus que AFAVITAM avait un soutien technique important, et, quand j'ai demandé au Ministre de la Défense, face à plusieurs députés et sénateurs, pour quelles raisons la vie d'un français valait plus que celle d'un brésilien, ils ont compris que nous ne nous limiterions pas simplement à pleurer nos morts.

Cela nous a valu plusieurs victoires politiques et la pression sur la sécurité aérienne continue à être très forte chez nous.

Quand nous nous sommes réunis à Paris, avec la FIVAA, à la DGAC, TAM en a eu connaissance et cela leur a fait comprendre nos initiatives internationales visant à condamner les négligences.

Plus loin encore, l'expert de la police de Sao Paulo qui a conduit l'enquête du vol TAM JJ3054 (achevée la semaine dernière), a été assez perméable à nos informations en réalisant que nous avions des sources autres que les siennes. Heureusement, nous avons réussi à obtenir des informations importantes (grâce à certains d'entre vous, messieurs..) et le résultat nous l'avons vu par la dénonciation, inédite au Brésil, de membres haut placés de l'aviation civile et de TAM par la Police de Sao Paulo.

Il faut le reconnaître, nos associations ont donc le devoir de rechercher non seulement les causes des tragédies qui nous ont enlevé nos proches, mais aussi, de combattre les négligences qui empoisonnent le secteur aérien dans le monde.

Dès le début, parce que nous avons prouvé le sérieux de notre organisation, nous avons pu compter sur le soutien de certaines autorités pour faire pression sur la compagnie aérienne qui a signé un document offrant des garanties minimales aux familles. Cela aussi est inédit dans le monde, eu égard à l'importance des bénéfices obtenus. Quand même, obliger TAM à nous payer billets d'avions et hôtel mensuellement... Il fallait le faire. Nous l'avons fait. Et nous pourrions aider d'autres à le faire si nous agissons ensemble entre nous. Nous sommes nombreux ici et représentons tant de familles!

A ce propos, TAM qui sur le site securvol.fr (M. Roche pourra vous parler de ce site) était noté **C** (SOUS RÉSERVES), n'obtient plus aujourd'hui que **D** (À ÉVITER) après nos dénonciations régulières pour leur manque de sérieux et de culture de sécurité. Rapport après rapport, TAM et les autres se rendront compte que nous les surveillons étroitement, que notre vigilance augmente et que c'est bien nous, AFAVITAM, qui les coinçons; que ce sont bien les familles de victimes qui les mettent à l'index.

UNION, INFORMATION TECHNIQUE ET ACTION... nous mettons tout cela au service de la justice et de la vérité.

Les associations constituent une force et nous nous devons de la mettre au service de notre sécurité à tous.

DANIEL HIERSO

Responsable de la cellule AVCA métropole

Monsieur le Président, mesdames messieurs, les fédérations vous ont parlé de la nécessité d'être présents sur le secteur de la prévention. Je ne vous exposerai donc pas de grande théorie, je vais vous parler de pragmatisme puisqu'aujourd'hui l'AVCA peut être fière d'être « à l'initiative » de bon nombre de positionnements vis-à-vis des familles de victimes. Concrètement, cela veut dire qu'il y a eu un avant et un après 2005. Depuis notre crash, les familles de victimes et les fédérations de victimes sont identifiées par les acteurs de l'aérien, ce qui n'existait pas auparavant. Cela veut dire que nous sommes passés par des réunions et des cycles de réunions mis en place dans un premier temps avec la DGAC. Depuis deux ans, nous travaillons sur des thèmes réguliers avec le BEA et avec la Gendarmerie des Transports aériens.

Mise en place de cycles de réunions

Pourquoi a t'on mis en place ces réunions ? L'idée, c'est que nous ne pouvons pas être des forces de proposition si nous ne sommes pas écoutés et si nous ne comprenons pas la logique de ces acteurs. A chaque fois qu'une nouvelle réunion est organisée, j'ai pour coutume de dire aux professionnels qui nous invitent - gentiment mais avec une certaine appréhension - que le fait d'être des victimes ne fait pas de nous des professionnels. Nous sommes là, d'abord, pour écouter. Premièrement parce que cela nous sert pour les procédures et deuxièmement parce que cela permet également le partage d'informations. Grâce à cela, les associations et fédérations disposent des meilleures analyses soit sur un plan personnel, soit pour leur compréhension lors des réunions avec les familles de victimes.

Aujourd'hui, très concrètement, l'AVCA a initié au sein des compagnies aériennes un premier cycle de réunions. Nous sommes en discussion avec la cellule de crise d'AIR FRANCE, monsieur Monchablon. Un cycle de réunions est entamé avec AIR CARAIBES, plus précisément avec madame Anne-Lise RICARD qui est la responsable air qualité. Bien entendu, cela concerne les vols transatlantiques. Nous espérons que, par la suite, l'AVCA effectuera le suivi avec le siège social d'Air Caraïbes situé en Guadeloupe. Il n'y a que CORSAIR qui se fasse un peu attendre mais on ne doute pas d'y arriver.

Objectif du colloque.

Le but de ce colloque c'est quand même d'arriver à un levier d'actions. Dire qu'il y a des problèmes sur les préventions, c'est bien, mais ce ne sont pas les familles qui vont avoir un quelconque levier ni sur les constructeurs, ni sur les compagnies sauf si, en tant que consommateurs, elles commencent à réagir. Mais, soyons réalistes, c'est très rare. Elles ne peuvent non plus exercer de pression sur les autorités de contrôle. Le seul volet qui nous reste aujourd'hui c'est d'avoir une discussion avec les tours opérateurs, avec les agences de voyage, raison pour laquelle nous avons commencé à discuter avec le SNAV.

Ce qui se joue ici, aujourd'hui, on ne le voit peut-être pas; l'importance du colloque, ce n'est pas le colloque en lui même, c'est ce qui va se passer après. Cela ne s'est jamais fait avant. Le fait que ce soit les familles de victimes qui fassent un tel colloque sur le thème de la sécurité

aérienne, c'est déjà exceptionnel. De plus, le colloque se tient avec l'ensemble des acteurs que nous retrouvons souvent devant nous ou au tribunal. Tout ceci est de coutume organisé par des cercles d'initiés. Je veux juste paraphraser les propos du Secrétaire Général Adjoint du SNAV qui m'a dit : « je suis prêt demain à vous inclure dans les sessions de formation avec les tours opérateurs, je suis prêt demain à discuter avec vous d'une politique de communication sur la prévention » et j'espère que ce qui va se passer en Martinique après ce colloque servira de laboratoire. Peut-être que si ça marche aux Antilles il y aura des leçons à prendre et des répercussions au niveau national. Ce n'est pas qu'un colloque qui se joue ici, c'est vraiment quelque chose de bien plus important pour nous.

Pourquoi les agences de voyages ont aussi tout intérêt à entrer dans cette dynamique ?

Personne n'est dupe ou aveugle. Aujourd'hui, la demande se rétrécit, nous sommes dans une crise financière qui va « plomber » le chiffre d'affaires des agences de voyages et des tours opérateurs. La hausse du prix du pétrole a « plombé » l'exploitation des compagnies. Donc on sait très bien qu'il y aura beaucoup de petites agences et de petits tours opérateurs qui vont être dans une logique de survie et qui vont affréter « au moins disant ». Par conséquent, on sait qu'il va y avoir un risque accru.

Aujourd'hui, on parle d'affréter des « low-cost » pour les Antilles. Il y a eu au mois de juillet une grande réunion avec madame Christine Lagarde et monsieur Novelli sur l'image attractive de la France et la nécessité impérieuse de relancer l'activité touristique. Pour les Antilles, il est évident que cela correspond à une nécessité économique très forte. A charge pour nous de responsabiliser les usagers, les clients que nous sommes avant d'être des victimes. Quand je dis « responsabiliser », cela veut dire que les comités d'entreprises qui décident de ne pas passer par telle ou telle agence sérieuse parce qu'on s'est vu refuser un passe droit, parce qu'on s'est vu refuser en contrepartie un voyage gratuit pour son conjoint, aujourd'hui, face à de telles situations, les associations de victimes doivent prendre le relais. Sinon, qui va le faire ?

Quand quelqu'un comme monsieur Georges YSSA dénonce courageusement, à une heure de grande écoute, les pratiques de certains de ses confrères, s'il n'est pas soutenu par les associations de victimes et les fédérations de victimes - y compris quand il est menacé de poursuites au tribunal, mais tant mieux, parce qu'on peut en profiter derrière mais à d'autres niveaux - qui d'autre peut le faire ? Vous voyez bien qu'il y a des synergies. Je ne dis pas que les agences de voyages et les associations de victimes doivent marcher main dans la main, nous ne sommes pas encore sponsorisés par le SNAV. Mais je pense que nous avons des logiques communes qui peuvent nous servir et si cela doit permettre de nettoyer le terrain, et bien faisons-le parce que demain la logique économique fera que l'appel vers des gens peu scrupuleux va s'accroître. Paradoxalement, Stéphane Gicquel parlait de l'importance des procédures ; que remarque-t-on dans notre dossier en particulier ? Il est « comique » de constater que ce sont souvent des professionnels du secteur qui mettent en cause la pratique de certains de leurs confrères alors que le juge d'instruction chargé d'enquêter de manière extrêmement approfondie alors qu'il a tous les moyens et toutes les prérogatives, lui se contente de la dernière plaque de REASON comme l'a présenté Gérard ARNOUX, c'est-à-dire les pilotes. L'environnement du vol, cela ne l'intéresse pas.

Christophe HADDAD a raison de dire que ce qui intéresse les familles, ce n'est pas forcément d'« avoir des têtes ». Se battre pendant dix ans pour obtenir deux mois de sursis au pénal, ce n'est pas très intéressant. Ce que nous voulons, c'est qu'il y ait des leçons qui soient prises. Dans notre dossier de la West Caribbean, nous l'avons dit au sein des associations, aucune

leçon ne sera prise si ce n'est, malheureusement, par les usagers eux-mêmes qui aujourd'hui posent des questions sur la typologie des avions. L'Aviation Civile qui nous dit encore, dans les cycles de réunions, que si la West devait présenter aujourd'hui une autorisation de droit de trafic, elle l'obtiendrait. C'est cela la réalité.

Les actions à mener :

Donc, que nous reste-t-il ? Il nous reste à travailler avec les voyagistes, avec les agences de voyages, les tours opérateurs. Il nous faut tendre la main et avoir des passerelles avec l'ensemble des acteurs de l'aérien car crier dans notre coin, cela ne sert strictement à rien. Et puis, bien sûr, il nous faut travailler à une meilleure communication, à une meilleure fédération des fédérations de victimes à travers le monde ; c'est ce qui est en train d'émerger.

Nous sommes en train d'étudier une piste très sérieuse de moyens de financement parce que sans piste de financement sérieuse pour les associations, il n'y a pas de possibilité de communication. Le jour où le problème de financement sera résolu, on passera à un autre statut, à une communication beaucoup plus agressive. Cela passe par là. Avoir des encarts dans des journaux de grande diffusion, avoir des encarts dans des émissions type «Envoyé spécial », cela suppose des stratégies de communication beaucoup plus importantes.

Contrairement à ce qu'on peut penser, les associations de victimes ne souhaitent pas « plomber » le chiffre d'affaires des voyagistes. Quand nous avons commencé les réunions avec les compagnies aériennes, nous sommes allés voir les anciens du « Collectif DOM ». Nous savons où aller car nous avons un exemple qui n'a pas été donné par des fédérations de victimes. Aux Antilles, c'est un collectif qui a réussi à obtenir la menace de retrait du CTA (certificat de transport aérien) de Corsair pendant quelques mois, il y a de cela quelques années. Quand nous sommes allés voir M. Patrick KARAM, délégué interministériel, il nous a fait l'observation suivante : « je ne peux pas négocier avec vous, je ne peux pas discuter avec vous puisqu'aujourd'hui je discute les tarifs avec les compagnies ». Toutefois, il nous a laissé l'opportunité de nous donner des passerelles et des passe-droits qui nous ont facilité la mise en place de ces réunions. La logique de réseau, elle marche du côté des acteurs de l'aérien. Aujourd'hui elle commence à prendre forme du côté des familles de victimes de manière extrêmement concrète et j'espère, qu'après ce colloque, nous pourrons discuter franchement avec messieurs Georges YSSA et Raphael NAYARADOU, avec le SNAV également, des moyens concrets qui pourront être mis en place.

Je finirai en disant que nous avons rencontré monsieur Romain PAPY lors de la première projection à Paris du film WHISKY ROMEO ZULU. A cette époque, il avait reçu quelques critiques assez vives de l'assistance. Aujourd'hui, deux ans après, dans un secteur professionnel qui, vu la crise financière devrait laisser de côté les questions de qualité, il est chargé d'apporter cette problématique de la sécurité aérienne. En effet, ces gens qui sont des professionnels du voyage ont bien compris que le traitement d'une crise, d'un incident grave ou d'un accident, cela coûte finalement plus cher que de faire un travail sur la sécurité, sur une meilleure sélection des compagnies, en terme d'image. Je dis que si les professionnels du voyage sont arrivés à ce résultat aujourd'hui, il est de notre devoir en tant que fédérations, en tant qu'associations de victimes également, de communiquer et de travailler sur ce terrain.

Je suis extrêmement fier de ce colloque, une fois de plus, je pense que c'est ici, et grâce à l'action de l'AVCA, que nous avons le potentiel pour porter certaines propositions au niveau national si les décisions sont correctement prises en Martinique.

OLIVIER BERISSON

Président de l'AVCA

En tenant compte de toutes les interventions de la journée, nous avons essayé, Madame BAPTE et moi-même, de définir quelques propositions. Elles doivent être vues comme des pistes, évidemment, amendables.

Elles consisteraient à :

- 1) Doter l'Europe d'un corps de contrôle : une sorte de DGAC européenne.
- 2) Adopter en Europe le système de classement Américain prenant en compte non pas les compagnies mais la capacité des états à assurer le respect de la réglementation internationale ; et, in fine, interdire toutes les compagnies des états qui ne sont pas en mesure d'assurer ces contrôles.
- 3) Créer non seulement un BEA Européen, mais aussi un NTSB ou BEA Sud Américain, Asiatique et Africain. Pour cela, il faut établir des axes de travail et se situer dans une perspective de 10, 15 ans. Pour l'Amérique du Sud, nous savons pouvoir compter avec AFAVITAM mais, pour l'Afrique nous n'avons pas encore de correspondant. C'est un immense challenge, il faut déjà le réaliser sur le sol Français, puis Européen et l'ouvrir au reste du monde.
- 4) Etre représentés au sein de la CEAC et de l'OACI par la FIVAA. Cela veut dire que les victimes doivent avoir leur place dans les instances décisionnelles afin qu'elles puissent donner leur point de vue sur les réglementations, les orientations à prendre.
- 5) Permettre que les fiches des compagnies établies par les DGAC nationales et européennes soient accessibles aux agences de voyages et aux courtiers et, bien entendu, élargir cette pratique dans les autres pays ayant cette même organisation.
- 6) Réglementer les professions de courtiers et d'agents de voyages. Je dirais même légiférer pour qu'ils soient attaquables sur le plan pénal.
- 7) Créer un comité de veille composé des agences de voyages, des syndicats de pilotes, des associations de victimes, chargé d'établir des préconisations à partir des rapports d'incidents, des normes maximales de travail pour les équipages et d'attirer l'attention sur les compagnies ou pays à risques.
- 8) Etablir une chartre des associations de victimes permettant de les accompagner pendant les 5 premières années et de répondre à leurs besoins fondamentaux en matière sociale, psychologique et médicale. Cela veut dire que l'expérience que nous avons doit permettre, par exemple, à l'association de SPANAIR, de s'organiser, de savoir comment faire dans les semaines et les mois qui suivent l'accident, comment éviter certains écueils...

- 9) Etablir des relations régulières entre le SNAV et les associations des victimes tant au niveau local que national. Ce sont des choses qui sont déjà pratiquées « officieusement », donc il faut les officialiser.
- 10) Réfléchir à l'établissement d'un label d'associations de victimes permettant de mettre en avant la prise en compte des questions de sécurité aérienne par certaines agences de voyages.
- 11) Demander une modification de la Convention de Montréal afin qu'elle prévoie le versement d'un pourcentage de la police d'assurance à la FIVAA et à l'association de victimes qui serait créée, le cas échéant. Ce point est très important car il vise à responsabiliser les assureurs. Si en plus de l'indemnisation aux victimes, il leur est demandé de déboursier au profit des associations, peut-être changeraient-elles de comportement.

Voilà un peu les pistes de réflexion que nous vous livrons.

LEXIQUE

AESA : Agence Européenne de la Sécurité Aérienne

AFAVITAM : Association des Victimes de l'accident de TAM

APS : Association Professionnelle de Solidarité

ATC : Air Traffic Control (contrôle du trafic aérien)

AVCA : Association des Victimes de la Catastrophe Aérienne du 16 août 2005.

CAA : Civil Aviation Authority (aviation civile britannique)

CDB : commandant de bord

CDN : certificat de navigabilité

CEAC : Conférence Européenne de l'Aviation Civile

CLN : Certificat de Limitations de Nuisances

CRM : Compte Rendu Matériel

CTE : Certificat technique d'Exploitation

ECTAA : groupement des unions nationales des agences et organisateurs de voyages de l'Union européenne

ETOPS: Extended Twin-engine Operation Performance Standards est un règlement de l'OACI permettant aux bimoteurs de faire des vols long-courrier en utilisant des routes aériennes comportant des secteurs à plus d'une heure d'un aéroport de déroutement.

EU : Union Européenne.

FAA : Federal Aviation Administration (l'équivalent de la DGAC aux USA)

FENVAC: Fédération Nationale des Victimes d'Accidents collectives.

FIR : Flight Information Region : donne des informations sur la région à survoler.

FIVAA : Fédération Internationale de victimes d'Accidents Aériens.

FL : Flight Level indique le niveau de vol. Ex FL330 correspond à une altitude de 33.000 pieds au-dessus du niveau de la mer.

FMS (système) : Flight Management System : va gérer la navigation mais aussi la montée, la croisière, la descente en fonction des données insérées par le pilote dans le calculateur

FRMS : Fatigue risk Management System (système de gestion du risque lié à la fatigue).

FTL : Limitations du Temps de Vol (pour prévenir la fatigue des équipages).

IASA : Institut pour l'Amélioration de la Sécurité aérienne.

IATA : International Air Transport association (Association Internationale du Transport aérien).

IFALPA: Syndicat international des pilotes de ligne

IFR (vol): Instrumental Flight Rules : vol aux instruments

IOSA : IATA Operational Safety Audit (label délivré par Iata après vérification du respect des exigences d'un référentiel de sécurité.

JAA : Joint Aviation Authorities, organe associé à la CEAC, représente les autorités de réglementation d'un certain nombre d'états européens pour la mise en œuvre de normes communes de sécurité et de procédures.

LSA : Licence de Station d'Aéronef.

MEL : Minimum Equipment List : liste d'équipements sans lesquels l'avion ne part pas

METAR: METeorological Airport Report message est un message codé qui indique le temps observé sur un aéroport. Il est généralement remis à jour toutes les heures.

NASA : La National Aeronautics and Space Administration (Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace) est l'agence gouvernementale responsable du programme spatial des États-Unis d'Amérique.

NO GO : incident qui fait que l'avion doit rester sur le tarmac.

NOTAM : Notice To Airmen : messages aux navigants donnent les particularités sur la route aérienne à suivre (routes fermées, zone militaire à ne pas survoler etc.)

NTSB : National Transportation Safety Board. Enquête à travers le monde sur les accidents majeurs, établit les enregistrements des faits et émet des recommandations de sécurité (l'équivalent en France c'est le BEA : Bureau Enquêtes Analyses).

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

OBSSAT : OBServatoire de la Sécurité Aérienne et du Tourisme.

OPS: C'est une réglementation d'exploitation qui a pour objet de régir deux types d'exploitation : le transport public et l'aviation générale ; et deux types d'appareils : l'avion et l'hélicoptère.

PNC : Personnel Navigant Commercial

PNF : Pilot Not Flying ou pilote non en fonction (celui qui n'est pas aux commandes. Ce peut être le CDB)

PNT : Personnel Navigant technique

SAFA (contrôles) : Safety Assessment Foreign Aircraft (évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers).

SANA : Safety Assessment of National Aircraft (évaluation de la sécurité des aéronefs nationaux.

SIGMET (rapport) : avis de phénomènes dangereux

SNAV : Syndicat National des Agents de Voyage

TAF : Il s'agit d'un message codé indiquant le temps prévu.

TEMSI : carte météo avec toute la nébulosité, le givrage, les masses nuageuses, turbulences, température)

TO: tours-opérateurs.

USOAP: Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (audits destinés à évaluer le niveau de conformité des États avec les normes et pratiques recommandées par l'OACI.

VFR (vol): Visual Flight Rules : vol à vue

VHF : Very High Frequency (très haute fréquence: 30 à 300 MHZ)

*Compilation pour le compte de l'AVCA: Rose-Marie PELICAN
Avec la collaboration de : Mireille ANIN, Patrick ANNETTE, Christiane JEAN-BAPTISTE-
ANNE, Marie-Hélène MARVILLE.*

Photo Eudes S/ LOPEZ

Publication mars 2009