

FRANÇOIS NÉNIN



CES AVIONS QUI NOUS FONT PEUR

LES DOSSIERS NOIRS DU TRANSPORT AÉRIEN

Flammarion
ENQUÊTE

CES AVIONS QUI NOUS FONT PEUR

Flammarion
ENQUÊTE

Chaque semaine, une trentaine d'incidents graves font passer les passagers trop près du crash: panne moteurs, début d'incendies, sortie de piste, perte de contrôle en vol... Qui sont les responsables ?

Dans son enquête, François Nénin lève le voile sur des pratiques douteuses qui mettent les voyageurs en danger et nous livre des révélations inquiétantes sur les dérives de certains acteurs de ce secteur en pleine crise. Pilotes en burn out, drogue et alcool chez le personnel navigant, trafic de pièces de contrefaçon, avions mal entretenus... Face à cette situation, l'usager est souvent sans recours, montant en aveugle dans des avions de compagnies à risques, à bord desquels le voyage peut à tout moment virer au cauchemar.

Ces avions qui nous font peur tire la sonnette d'alarme et dénonce, en s'appuyant sur des exemples et des témoignages inédits, ces dérapages aux effets parfois meurtriers.

François Nénin est journaliste d'investigation spécialiste du secteur aérien. Il collabore aux magazines VSD et Marianne. En 2006, il coécrit *Transport aérien: le dossier noir (Privé)*.

Ces avions qui nous font peur
Les dossiers noirs du transport aérien

DU MÊME AUTEUR

Transport aérien : le dossier noir, Éditions Privé, 2006.
Crashs aériens ce qu'on vous cache, Éditions Privé, 2007.
Tous les droits du consommateur, Que Choisir Édition, 2009.
L'or gris, Flammarion, 2011.

François Nénin

Ces avions qui nous font peur

Les dossiers noirs du transport aérien

Flammarion

© Flammarion, 2013.
ISBN : 978-2-0813-0379-9

À Emma, Abi, Tim et Ethan.

Liste des sigles

Les sigles expliqués ci-dessous font l'objet d'un renvoi à cette liste dans le texte, à l'aide d'un astérisque.

AAIB : *Air Accidents Investigation Branch.*

ACARS : *Aircraft communications addressing and reporting systems.*

AESA : Agence Européenne de Sécurité Aérienne.

APU : *Auxiliary power unit.*

ASR : *Air Safety Report.*

BEA : Bureau Enquêtes Analyses.

CAA : *Civil Aviation Authority.*

CHSCT : Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

CTA : Certificat de transporteur aérien.

CVR : *Cockpit voice recorder* : enregistrement des conversations tenues dans le poste de pilotage.

DGAC : Direction générale de l'aviation civile.

ENAC : École nationale de l'aviation civile.

MEL : *Minimum equipment list* : liste des équipements ou système pouvant présenter des défauts pour une durée limitée.

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale.

PNT : Personnel navigant technique (pilotes)

Ces avions qui nous font peur

SAFA : *Safety Assesment for Foreign Aircrafts*. Il s'agit d'un programme de contrôles des avions extra européens, effectués sur les aéroports d'Europe.

SFACT : Service de la formation aéronautique et du contrôle nautique.

SNPL : Syndicat national des pilotes de ligne.

SPLAF : Syndicat des pilotes de ligne d'Air France.

TLB : *Technical log book*.

Introduction

C'est presque un slogan. C'est aussi ce qu'on appelle une tarte à la crème : un lieu commun agaçant parce que faux. L'avion serait le moyen de transport le plus sûr. Faites le test : parlez d'avion, et vous trouverez toujours quelqu'un dans votre entourage pour lancer cette contrevérité avec une assurance grave et le regard de celui qui clôt une discussion avec panache : « L'avion reste le moyen de transport le plus sûr. » Fermez le rideau, l'affaire est entendue et surtout ceux qui frémissent à l'idée de mettre un pied dans un avion en sont quittes pour ravalier leurs craintes. Mais pour que cette affirmation véhiculée depuis des années par le lobby de l'aérien soit digne d'intérêt, encore faut-il qu'elle soit juste. Ce qui est loin d'être le cas. Car si l'on se penche sur les statistiques d'accidentologie¹, quel que soit le paramètre choisi, l'avion n'est pas un moyen de transport si sûr. Prenons le tableau comparatif des différents moyens de transport en utilisant la méthode de calcul : nombre de passagers tués par 100 millions de passagers/kilomètres. En 1999, le train arrivait en tête avec 0,04 et l'avion était au double avec 0,08. Ce n'est qu'en

1. Chiffres de l'European Safety Council (ETSC). Les statistiques comparées sont européennes car il n'existe pas d'organisation ferroviaire mondiale collectant les statistiques d'accidents.

Ces avions qui nous font peur

2001-2002 que train et avion se rejoignent avec 0,035 pour demeurer identiques de nos jours. Et si l'on compte les passagers tués par 100 millions de passagers/heures, l'avion est bien loin derrière le train avec 16 quand le train est à 2 ! Ensuite, il faut savoir de quel avion on parle : décoller à bord d'un vieil Iliouchine soviétique en Afrique, surchargé, mal entretenu, rempli de kérosène frelaté, est nettement moins sûr que d'embarquer pour un Londres-New York à London Heathrow avec British Airways ! Malgré tout, cela n'a pas empêché le lobby de l'aérien d'imprimer, au début des années 2000, dans notre ADN de passager, cette contrevérité. Aujourd'hui, elle n'est plus qu'à demi vraie : l'avion partage ce brillant palmarès avec le train.

Comme vous allez le voir dans cette enquête, la sécurité aérienne est un trompe-l'œil : tricheries sur la maintenance, décollages en plein cyclone, pilotes SDF, alcoolisés, voire drogués, sous-formés, organes de contrôle aux absents, corruption, trafics d'heures de vol, pilotes épuisés, trafics de pièces, impunité généralisée, pression sur les emports de kérosène, omerta et vendetta font aussi partie du jeu de l'aérien. Plus qu'un secteur, c'est devenu un « milieu », car il brasse des capitaux monstrueux. C'est aussi une industrie stratégique, et les compagnies nationales sont les porte-drapeaux de nos diplomaties. Le Concorde, ce bel oiseau mythique mais dangereux, a volé sur décision politique.

Le grand public est manipulé parce que le business doit fonctionner : les passagers doivent monter dans les avions... coûte que coûte.

Attachez vos ceintures !

Partie I

ÉQUIPAGE : TURBULENCES ET DÉPRESSIONS

Chapitre 1

Les ailes brisées

Sous un ciel gris, la colonie de camping-cars et de *motor-homes* s'étend à l'infini sur le LAX Parking Lot de l'aéroport de Los Angeles. Les conversations sont entrecoupées par le bruit du passage à basse hauteur d'avions en approche qui semblent frôler le toit des caravanes tant ils les font vibrer. Todd Swenson, la quarantaine, tee-shirt orange et jeans, physique à la Kevin Costner, est pilote de ligne chez Alaska Airlines. Allongé dans un fauteuil Stressless qui occupe la majeure partie du salon de sa caravane, il soulève machinalement le rideau d'une fenêtre pour apercevoir un Boeing 737 de la Fed Ex en train d'atterrir vers la piste 25 gauche. La routine... Des coloriages et des photos de ses enfants sont scotchés aux murs, lui rappelant que quatre jours par semaine, Todd vit loin d'eux, parmi les forçats de l'aérien. Avec ses collègues, ils se sont surnommés « les galériens du ciel du ghetto de Los Angeles Airport » sur des forums de discussion.

Et ces habitations sommaires y sont de plus en plus nombreuses depuis 2009. À l'intérieur de ces logements exigus : pas de touristes. C'est ici que vivent de nombreux pilotes et mécaniciens avions. Ils attendent, devant la télévision, l'uniforme pendu à un cintre, le coup de fil qui les déclenchera sur le prochain vol. Le *Los Angeles Times*

Ces avions qui nous font peur

a tiré la sonnette d'alarme sur leur situation en 2009, mais les autorités de l'aviation civile américaine ne semblent pas s'en émouvoir outre mesure. Victimes d'une crise de l'aérien consécutive aux attentats du 11 septembre et à l'envolée des cours de pétrole, ils sont désormais les « variables d'ajustement » des compagnies aériennes. Mais ces pilotes SDF employés par des compagnies régionales américaines, sous-payés, exténués, mettent en danger la sécurité des passagers. Ils dorment parfois à même le sol des aéroports ou échouent dans des « crash pad », littéralement des piaules de fortune.

Le phénomène a d'abord été médiatisé aux États-Unis, mais il est mondial : on retrouve aussi ces pilotes, épuisés, en uniforme, sur les banquettes des aéroports de Bangkok. Ils campent aussi dans leurs avions : ces précaires qui enchaînent les heures en contournant la réglementation sur les temps de vol, n'arrivent plus à joindre les deux bouts. Plus grave encore : ils font des petits boulots en plus du pilotage, pour boucler le mois ou pour rembourser une coûteuse formation. Dans la profession, on les reconnaît aux « syndromes des yeux rouges », symptôme du manque de sommeil. Conséquence : ils se mettent aux commandes épuisés et font courir d'importants risques aux passagers et aux équipages.

Car en croisière, quand tout va bien, le pilote « suit » l'avion, surveille le bon fonctionnement des systèmes et la route aérienne suivie. En revanche, lorsque la charge de travail s'accroît, par exemple, lors de la descente, où le nombre de tâches à réaliser dans un temps imparti augmente, ou pire en cas d'incident ou de problème technique, ces pilotes ne sont plus totalement opérationnels.

Certains d'entre eux travaillant pour de très petites compagnies régionales américaines parfois affrétées par les grandes comme American Airlines, Delta ou US Airways

Les ailes brisées

gagnent autour de 18 000 dollars par an. Comme dans le cas de Todd Swenson qui a établi ses quartiers sur l'aéroport de Los Angeles, ces pilotes ont témoigné de leur état de fatigue dans une enquête diffusée par la chaîne texane Channel 8¹. Ils racontaient parfois voler jusqu'à 60 heures par semaine alors que la réglementation ne prévoit que 30 heures. Ces pilotes sont en permanence dans leurs avions y compris pour y dormir. Ainsi, ils campent à bord, s'allongeant sur les sièges des passagers. « Vous n'avez pas l'air très professionnel après avoir dormi une nuit dans un avion », témoigne l'un d'entre eux. Tout cela est bien légal car la réglementation impose simplement un repos de 8 heures entre chaque vol. « Je suis si épuisé que s'il y avait un feu moteur ou une avarie en vol, je ne pense pas que j'aurais la ressource pour y faire face », témoigne un autre pilote. La fatigue chez ces pilotes régionaux américains représente un sujet de préoccupation majeur... mais non pris en compte par les autorités.

Les pilotes « aux rabais »

Cette situation de précarité extrême n'a fait qu'empirer jusqu'à ce qu'un drame survienne, avec 49 morts à l'arrivée, le 12 février 2009, à Buffalo. Le cas de Rebecca Shaw, la jeune copilote du vol 3407 de la Colgan Air, affrété par la grande compagnie Continental Airlines, aurait dû porter un coup d'arrêt à ces pratiques. Obligée de vivre chez ses parents, elle ne gagnait que 16 000 dollars par an et occupait un job de serveuse dans un coffee shop pour arrondir les fins de mois. Peu expérimentée, elle s'était rendue au travail malgré un rhume et, la nuit précédant le vol, elle

1. Reportage de Byron Harris diffusé en 2007.

Ces avions qui nous font peur

avait voyagé en tant que passagère de Seattle jusqu'à l'aéroport où elle allait piloter : Newark.

Au petit matin, épuisée, elle se met donc aux commandes du Dash 8, un petit avion à hélices du constructeur Bombardier qui peut emporter jusqu'à 78 passagers. Décollage envers et contre tout.

Nous sommes dans l'État de New York en février, il fait froid, très froid. L'avion vole en condition givrante et 11 minutes après le décollage, les pilotes enclenchent l'antigivrage. Lors de sa descente, de la glace s'accumule sur les ailes. Erreur grave : les pilotes ne désactivent pas le pilotage automatique. Steven Chealander, le porte-parole du National Transportation Safety Board (NTSB)¹, a confirmé le fait que l'équipage avait évoqué un niveau « important de glace sur le pare-brise et les bords des ailes ». Cependant, le NTSB avait fait des recommandations aux compagnies aériennes visant à interdire « à leurs pilotes de voler en mode automatique en cas de gel important ». « Il s'agit de naviguer manuellement afin d'avoir la sensation manuelle de ce qui doit être changé dans le régime de vol à cause de la glace », a expliqué le porte-parole. Que s'est-il passé concrètement dans le cockpit ? Épuisés, ils s'en remettent au pilote automatique, lequel ne réagit pas aussi bien qu'un pilote expérimenté au comportement de l'appareil. Mais rien n'interdit de rester en automatique, même en conditions givrantes modérées.

L'avion est en descente, à une vitesse réduite et avec des ailes devenues trop lourdes. L'un des pilotes sort le train d'atterrissage et les volets qui servent à freiner avant le décollage. L'appareil perd aussitôt sa portance et

1. Équivalent indépendant de notre Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA*), cet organisme est chargé d'enquêter sur les accidents d'avion aux États-Unis.

décroche. Il tangué et s'engage dans un comportement de roulis. L'équipage tente de rentrer le train d'atterrissage et les volets, pour supprimer les « traînées » et aider l'avion à se maintenir en vol. Mais il est trop tard : le nez plonge. L'appareil de Continental Airlines s'écrase sur une maison de Clarence Center à 22 h 20, cinq minutes avant son atterrissage prévu. Il se transforme en boule de feu – les réservoirs contiennent encore 2,6 tonnes de kérosène – tuant ses 49 occupants et l'habitant de la maison.

L'association des pilotes britanniques utilise cet exemple américain pour tirer la sonnette d'alarme : « L'Europe veut changer nos règles de temps de vol, mais oublie qu'un pilote fatigué est un pilote dangereux¹ », clame-t-elle.

Cette précarisation n'est pas l'apanage de pays pauvres, lointains, ou du continent américain ultralibéral. En France aussi... L'anecdote est digne du film *Y a-t-il un pilote dans l'avion ?* Franck, rugbyman, décide à l'automne 2011 d'emmener sa femme en Égypte pour une petite semaine de vacances dans la station balnéaire de Sharm el Sheikh. Achetant son voyage à forfait auprès d'un important tour-opérateur français, la compagnie immatriculée en Égypte lui est imposée. Décollage de Roissy dans un avion à moitié vide (nous sommes hors saison et en crise). Sitôt après la montée, le commandant de bord, mal rasé, bâillant aux corneilles, va s'asseoir au fond de l'avion et entreprend de piquer un somme. Inquiet, Franck se lève et va lui secouer fermement l'épaule. Sans un mot, le touriste lui indique de l'index, avec autorité, la porte du poste de pilotage. Dans un anglais malhabile, le commandant de bord le rassure : il n'y a aucun problème. Le dialogue se noue entre le passager apeuré et le pilote épuisé : il enchaîne

1. <http://www.dead-tired.eu/>

Ces avions qui nous font peur

les rotations et a besoin de dormir, mais tout va bien, le copilote gère. Rappelons que sur ce vol moyen-courrier d'une durée de 5 h 15, il n'y a pas de pilote de renfort. En réalité, l'attitude du commandant de bord est inconsciente : comment peut-il savoir si son collègue fait un malaise ? Comment peut-il avoir le temps d'intervenir en cas de perte brutale de contrôle de l'appareil ? Excédé, ce commandant de bord explique alors que son salaire ne lui a pas été versé depuis trois mois car la compagnie est au bord du gouffre financier !

Cet échange en dit long sur la situation de nombreux équipages notamment de compagnies charters, *low cost* ou de filiales régionales de grandes compagnies. Il y a désormais une aviation à deux vitesses sociales. Dans les « majors », forts de syndicats puissants, les pilotes restent très bien payés et font peu d'heures, comme c'est le cas chez Air France, en comparaison de leurs collègues. Un commandant de bord long-courrier, chef-pilote, nous confiait gagner 20 000 euros par mois pour effectuer trois vols mensuels... Mais il existe une seconde catégorie de pilotes : des « pilotes au rabais ». Les voyages en avion ont cessé d'être une aventure lorsque des règles strictes ont encadré le développement croissant de cette activité. Mais les choses sont donc en train de basculer à nouveau vers des pratiques à haut risque. Et dans ce domaine la réalité dépasse (souvent) la fiction...

Racontée par un mécanicien avion français, la scène se déroule il y a quelques années à bord de l'appareil d'une compagnie charter française reliant l'Europe et l'Asie. Ce jour-là, le mécanicien avion, a eu du mal à en croire ses yeux. Lorsqu'il tire le rideau du *galley*, l'endroit où les hôtesses préparent les collations, il constate que les deux pilotes indiens ont réquisitionné cet espace réduit. Très

N° d'édition : L.01ELKN000443.N001
Dépôt légal : avril 2013