

ESSTIC 2010

EPREUVE DE SYNTHÈSE DE DOSSIER

Durée : 03 heures

Coef : 4



Sujet :

A partir des documents qui suivent, vous produirez un texte structuré et cohérent, en prenant soin de lui donner un titre.

Texte 1

Quatre-vingt onze passagers ont été blessés lors d'un crash de leur avion, de la compagnie American Airlines, en Jamaïque, mardi 22 décembre. Le Boeing 737, qui assurait la liaison Miami-Kingston, transportait 148 passagers et six membres d'équipage.

Selon le ministre de l'information jamaïcain, Daryl Caz, aucun des blessés ne l'est grièvement et la plupart sont déjà sortis de l'hôpital public de Kingston où ils ont reçu des soins. *"L'essentiel des blessures sont des fractures et bien sur des entaîles et des confusions"*, a-t-il expliqué à CNN, ajoutant que des passagers étaient *"sérieusement secoués"* par les évènements.

L'appareil, qui était parti de l'aéroport Ronald Reagan de Washington avant de faire escale en Floride, a été accidenté lorsqu'il est sorti de piste après son atterrissage à l'aéroport international Norman Manley de Kingston, selon la compagnie. Le biréacteur s'est brisé en deux après avoir tenté d'atterrir sous une pluie battante mardi vers 22 heures locales (4 heures en France), selon les médias locaux. Le dirigeant de TV Jamaïca, Milton Walker, a déclaré à la chaîne CNN que seules quatre personnes avaient été blessées grièvement.

Un passager a déclaré à Milton Walker que le Boeing 737 avait atterri normalement et que les passagers avaient même applaudi à ce moment, mais qu'il n'avait pas réussi ensuite à s'arrêter sur la piste. *"Ensuite, il y a eu un gros bang"*, a-t-il dit. *"C'est en ce moment-là, qu'ils[les passagers] se sont rendu compte que quelque chose n'allait pas, au moment où les masques à oxygène ont été déployés ils ont aussi noté que la structure de l'appareil avait commencé à s'effondrer."* American Airlines se refuse pour le moment à *"spéculer sur les*

causes de l'accident ". Les blessés ont été hospitalisés à Kingston, a précisé le ministre jamaïcain.

Il s'agit du second accident en moins de dix jours pour American Airlines. Le 13 décembre, l'aile d'un MD-82 de la compagnie avait heurté la piste à l'aéroport de charlotte, en caroline du nord , lors de l'atterrissage, causant des dégâts sur l'appareil. Personne n'avait été blessé.

L'avion est le moyen de transport le plus sûr du monde. Ah oui ? Peut-être ! Moi , je dirais plutôt que c'est le train. Enfin, il est certain que, statistiquement, tous les deux sont beaucoup plus sûrs que la voiture. N'empêche ; les incidents et accidents ne sont pas rares. Parfois causés par des défaillances techniques, le plus souvent dus à des erreurs humaines. Chaque jour dans le monde, ce sont des milliers d'avions qui décollent et atterissent. Il arrive que ca se passe mal, voire très mal ! certains faits divers sont célèbres ?

TEXTE 2

Le concept initial est attribué à la compagnie américaine Southwest Airlines. Ayant réduit les prestations à bord à la distribution d'un sachet de cacahuètes les compagnies à bas coût y ont gagné le surnom de peanut Airlines, en argot, pas grand-chose.

En théorie, la réglementation concernant les équipages et le matériel est la même pour toutes les compagnies. Elles ne peuvent donc pas réaliser d'économies sur la maintenance ou sur la réduction de la main d'œuvre. La réduction de coûts est donc obtenue par :

- . la baisse des salaires des personnels navigants techniques et commerciaux ainsi que du personnel au sol (souvent sous-traités à une société d'assistance aéroportuaire.) ;
- . la vente des billets sur internet ou par téléphones : la commission versée à l'agence de voyage est normalement de l'ordre de 8% du prix du billet. De plus la simplification des tarifs proposés (à une date de réservation donnée un seul prix est disponible pour un vol donné) augmente le productivité des vendeurs ;
- . billets non remboursables, non modifiables, non échangeables(sauf pénalités) : le coût d'un changement de réservation, s'il est autorisé, est répercuté sur le client ;
- . utilisation d'aéroports secondaires : la répercussion des taxes d'aéroports dans le prix du billet représente environ 50€ pour un vol international à partir d'un aéroport tel que paris-CDG, environ 10€ seulement si le vol part d' un aéroport régional tel que beauvais (à 70 km de paris) ;

- . réduction des prestations au sol : diminution des horaires d'ouverture des services de la compagnie à l'aéroport etc. ;
- . réduction de la franchise bagages : 15 kg (strictement appliquée) au lieu de 20 kg sur la plupart des compagnies classiques, voire plus ;
- . vol point à point uniquement : la compagnie vend des billets sur des trajets directs. Les passagers en correspondance doivent acheter deux billets. La compagnie ne garantit pas la correspondance ;
- . réduction des prestations en vol : aucune prestation gratuite (journaux, repas, etc.) d'où diminution des charges correspondantes et moins de nettoyage à effectuer entre deux vols. L'absence de zone cuisine (dits "galley") permet aussi de gagner une ou deux rangées de sièges ;
- . élongation de la plage horaire et réduction des temps au sol : les premiers vols ont lieu plus tôt (06 :00) et les derniers plus tard (24 :00) mais surtout le gain entre deux vols qui est significatifs. La durée de rotation est réduite à 30 minutes entre le débarquement et l'embarquement des passagers, temps de nettoyage de l'appareil inclus. Ajouté à la réduction des temps d'attente au décollage et à l'atterrissage en utilisant des aéroports secondaires une compagnie à bas coût peut faire effectuer plus de 6 vols inter-européens par jour à un avion contre 4 ou 5 dans une compagnie traditionnelle.

Il faut aussi noter que les compagnies à bas coût pratiquement le prix d'appel. A titre d'exemple un trajet (paris) – Beauvais-Dublin peut varier entre 25 et 250€ **TTC** sur une période de 15 jours suivant la date et l'heure du voyage. Ce dernier prix peut être obtenu sur une compagnie classique avec bien moins de restrictions ;

- . Enfin certains pratiques publicitaires telles que les prix annoncés hors taxes assurances, le paiement par le client des frais d'utilisation des cartes de crédit et les subventions accordées par certaines régions ou certains aéroports permettent de diminuer le coût apparent mais font l'objet de plaintes par les associations de consommateurs et sont devenues illégales dans certains pays européens.

En dehors de leurs politique de réduction des coûts, les compagnies à bas coûts ont adopté une politique commerciale de segmentation du marché différente des compagnies normales. Dans ces dernières, le client privilégié est l'homme d'affaire qui accepte de payer non seulement pour voyager confortablement mais aussi pour des réservations flexibles et une absence de restrictions. En contrepartie ce client veut des horaires pratiques, quotidiens, etc. ce qui entraine un risque de faible taux de remplissage de certains vols. La compagnie va donc proposer des vols à tarifs réduits pour remplir le vol, mais elle veut éviter que le client privilégié en profite. La solution consiste à segmenter l'offre, c'est-à-dire à proposer les tarifs réduits à des clients non homme d'affaire d'où les tarifs étudiants, seniors, etc. ou touriste avec séjour de durée fixée obligatoire à destination. Les compagnies

à bas coûts pratiquement, quant à elles, une segmentation de la demande. Le prix du billet est le même quel que soit le type de passager et la durée du séjour ne rentre pas en compte puisque les billets ne sont pas aller-retour : le prix ne dépend que de la date et de l'heure du vol et l'ajustement des propositions est fait, parfois au jour le jour, en fonction de la demande.

TEXTE 3

Le vol 123 de la Japan Airlines (JAL123), était un Boeing 747 SR-46, inscrit comme JA8119, qui s'écrasa dans les environs du mont Takamagahara dans la préfecture de Gunma, Japon, à 100km de Tokyo, le lundi 12 août 1985.

Cet accident est resté dans l'histoire comme le pire incluant un seul appareil, et le deuxième dans toute l'histoire de l'aviation, après la catastrophe de Ténériffe. L'ensemble des 15 membres de l'équipage et 505 des 509 passagers périrent (dont le célèbre chanteur Kyu Sakamoto), soit 520 morts. Quatre passagères survécurent au crash. Elles étaient assises côte dans la rangée 56 : Yumi Ochiai, 25 ans, une hôtesse de l'air de la JAL, coincée entre plusieurs sièges ; Hiroshi Yoshizaki, une femme de 34 ans et sa fille de 8 ans Mikiko, trouvées dans la section intacte du fuselage ; et une jeune fille de 12 ans, Keiko Kawakami, trouvée assise sur une branche au sommet d'un arbre.

L'avion décolla à 18h12 de l'aéroport international de Tokyo Haneda en direction de l'aéroport international d'Osaka. 12 minutes après le décollage, alors que l'appareil gagnait son altitude de croisière au-dessus de la baie de Sagami, une explosion se produisit au niveau de l'empennage, et l'appareil perdit une partie de sa dérive verticale qui tomba en mer, causant une dépressurisation de la cabine et une perte totale des quatre systèmes hydrauliques de l'appareil, rendant l'avion incontrôlable.

Une photographie restée célèbre prise depuis le sol montre l'appareil dans cette dérive. Les pilotes transmirent immédiatement via leur transpondeur un signal de détresse au centre de contrôle aérien de Tokyo afin que l'appareil soit autorisé à descendre et puisse disposer de vecteurs pour un atterrissage d'urgence. Les problèmes continuant, ils demandèrent d'abord des vecteurs pour retourner à Haneda, puis à la base aérienne américaine de Yokota, puis à nouveau à Haneda.

Après être descendus à 4100m, les pilotes reportèrent que l'appareil était incontrôlable. Il survola la péninsule d'Izu puis se redirigea vers la côte et continua à descendre jusqu'à 2100 m, avant que les pilotes ne parviennent à le faire remonter. L'appareil réatteignit 400m, avant d'entamer une descente non contrôlée au milieu des montagnes, pour finalement disparaître des écrans radars à 18h56, à l'altitude de 2100m.

Durant la période précédant le crash, les pilotes s'efforcèrent de maintenir une marge d'altitude en s'aidant uniquement de la puissance des moteurs, étant donné que tous les systèmes hydrauliques servant à faire monter et descendre l'appareil via les gouvernes

étaient inopérants. L'avion percuta finalement une montagne suite à cette perte de contrôle, fit un tonneau en survolant une vallée, et s'écrasa finalement sur le dos sur la montagne opposée.

Les quelques trente minutes séparant la perte de la dérive du crash furent assez longues pour que quelques passagers aient le temps d'écrire d'émouvants adieux à leurs familles.

Le gouvernement japonais expliqua qu'en raison de la pluie, de la difficulté du terrain et du manque de visibilité, les équipes de secours ne purent parvenir au site du crash que le matin suivant, soit 12 heures après le crash. La plupart des corps purent être identifiés, et furent enterrés dans le village d'Ueno, à proximité du lieu de l'accident.

Il y eut une certaine confusion sur à qui revenait d'organiser les secours dans l'immédiat après-crash. Un hélicoptère de l'US air force était le premier à arriver sur les lieux du drame, 20 minutes après l'impact, et informa la base aérienne de Yokota de la nécessité d'envoyer les équipes de secours. Les représentants du gouvernement japonais ordonnèrent cependant à l'hélicoptère américain de rentrer à la base, car les forces japonaise d'autodéfense (JSDF) étaient en route. Bien qu'un hélicoptère de la JSDF survola les débris pendant la nuit, il rapporta que la mauvaise visibilité empêchait tout atterrissage, et qu'il ne voyait aucune trace de vie. On suppose que des survivants moururent pendant cet intervalle : l'hôtesse de l'air en repos le jour du vol qui survécut au crash raconta depuis l'hôpital qu'elle se souvenait de lumières brillantes et du bruit du rotor d'un hélicoptère après s'être réveillée au milieu des débris. Elle avait entendu un garçon et sa mère s'appeler et se parler, puis dans la nuit elle ne les entendit plus.

On suppose qu'un nombre substantiel de personnes survécut au crash initial, mais succomba ensuite d'hypothermie faute d'avoir été secouru. Le manque de rapidité dans la réponse des autorités japonaises a conduit à des rumeurs au Japon disant que le gouvernement japonais espérait qu'il n'y aurait aucun survivant du crash, l'appareil transportant une cargaison secrète. Cette théorie relativement complotiste est cependant peu crédible, la bureaucratie présente entre le gouvernement et les militaires suffisant à expliquer cette lenteur.

La cause du crash réside, selon la commission d'enquête japonaise sur les accidents aériens et ferroviaires, en 3 raisons :

1. L'appareil a été impliqué dans un précédent accident où la queue a touché la piste au cours d'un décollage, à l'aéroport d'Itami, le 2 juin 1978, endommageant la cloison étanche.
2. Les réparations faites par Boeing ont été incomplètes. La procédure demandait une pièce à double rangée de rivets, or les ingénieurs ont utilisé à la place deux pièces à simple rangée de rivets. La résistance de cette partie de l'appareil a ainsi été diminuée de 70%.
3. Lorsque la cloison étanche s'est rompue, elle entraîna la rupture des quatre circuits hydrauliques et de la dérive. Sans ces circuits, l'appareil était incontrôlable.

La Japan Airlines accepta partiellement sa responsabilité pour le désastre, car la queue de l'appareil produisait des sifflements intermittents, suggérant ainsi un défaut dans le fuselage. Ce problème était connu depuis des années, sans aucune réaction du personnel de maintenance de la compagnie.

Plusieurs employés de haut ou de bas-rang se suicidèrent après cet événement, ainsi que l'ingénieur de Boeing qui commit la réparation défectueuse en 1978.

TEXTE 4

Le rapport d'enquête est formel. Dans le deuxième paragraphe de sa conclusion consacrée aux << causes probables >> en page 57, l'on peut lire : << l'avion s'est crashé après une perte de contrôle par l'équipage résultant d'une désorientation spatiale (...) après une longue et lente inclinaison pendant laquelle aucune vérification des instruments de bord n'a été effectuée, et en l'absence de repères visuels dans une nuit noire. >>

Un doigt accusateur est donc pointé sur le pilote (âgé de 52 ans et totalisant 8682 heures de vol), décrit comme un homme autoritaire et trop sûr de lui. Ce dernier << ne vérifie pas ses instruments de vol >>, comme il est d'usage. Ensuite, il lance la procédure de décollage sans autorisation de la tour de contrôle. Néanmoins, jusqu'à une altitude de 1000 pieds (305 m), il parvient à maîtriser l'avion (sorti d'usine en 2006) qui a tendance à s'incliner progressivement vers la droite. C'est à cette altitude qu'intervient l'erreur qui attire le plus l'attention dans les conclusions de ce rapport.

Les enquêteurs relèvent que l'angle d'inclinaison de l'avion sur la droite continue à s'accroître lentement, sans que le pilote ne s'en rende compte. Il ne le constate qu'au moment où l'inclinaison atteint un seuil critique et juste avant le déclenchement d'une alarme prévue à cet effet.

Tendant de reprendre la situation en main, le commandant de bord actionne vers la droite et de manière prolongée la gouverne de direction. Cette manœuvre a deux inconvénients : elle fait passer l'angle d'inclinaison à 90° ; puis, l'avion décroche et commence à descendre en vrille. C'est alors que le copilote lui demande d'actionner les ailerons à droite, avant de corriger aussitôt : << à gauche, à gauche, à gauche, commandant. >>. Peu après, l'avion revient à une inclinaison de 70°. Mais il est déjà trop tard et l'appareil percute le sol à environ 0h8mn, ne laissant aucune chance de survie à ses 114 occupants.

Contrairement à ce que l'on a souvent pensé, le rapport de l'enquête sur l'accident de Mbanga Pongo ne met nullement en cause les conditions météorologiques exécrables qui prévalaient sur la capitale économique du Cameroun et ses environs en cette tragique nuit du 4 au 5 mai 2007. Car comme le font remarquer les enquêteurs, l'avion était équipé de la technologie de la toute dernière génération en ce moment-là. Avec, entre autres, un radar météo embarqué permettant à l'équipage d'identifier, puis de contourner les zones où la météorologie est dangereuse. Au sujet du temps fou qu'il a fallu pour retrouver les restes de

l'appareil, le rapport révèle que l'avion n'avait pas émis de signal de détresse suffisamment précis pour le localiser tout simplement parce que la balise de détresse dont il est équipé s'est cassée au moment de l'impact.

L'épave du biréacteur Kenyan n'a été localisée que grâce aux témoignages de villageois, après deux jours d'intenses recherches. Jusque-là. Hélicoptères et avions avaient ratissé en vain une portion de forêt dense située à 150 km au sud-est de Douala, sur la foi de l'unique signal d'une balise de détresse capté deux heures après la disparition du vol 507. Alors que les enquêteurs commencent leurs investigations autour de l'épave, les causes de l'accident demeurent mystérieuses. Selon la compagnie et l'autorité de l'aviation civile camerounaise, l'avion, qui reliait Abidjan et Nairobi via Douala, a brusquement disparu des écrans radar deux minutes après son décollage de Douala, où sévissait alors un violent orage. Selon un responsable de l'aviation civile kenyane, l'avion aurait pu être frappé par un éclair. Plusieurs sources au Cameroun ont indiqué que l'appareil, qui n'était vieux que de six mois, avait effectivement décollé sous un violent orage. Le directeur général de Kenya Airways avait affirmé samedi que l'avion accidenté avait retardé son décollage d'une heure «>>», mais il s'est refusé lundi à spéculer sur les causes de la catastrophe.

Texte 5

Un avion de la compagnie aérienne nationale angolaise TAAG, transportant 78 passagers, s'est écrasé, jeudi après-midi, à l'atterrissage, à Mbanza Kongo, dans le nord de l'Angola. Bilan : au moins six morts et de nombreux blessés. Le Boeing 737, qui faisait la liaison Luanda-Mbanza Kongo-Negage-Luanda, avait décollé de Luanda, la capitale, et tentait d'atterrir à Mbanza Kongo, dans la province de Zaïre. Les pilotes auraient tenté d'effectuer un atterrissage forcé après avoir perdu le contrôle de l'appareil. L'avion a percuté et détruit un immeuble pendant la manœuvre. De nombreux passagers sont hospitalisés et un autre avion de la TAAG a été dépêché sur les lieux pour porter secours aux victimes. Selon Angola Press, quatre experts apportent également leur appui psychologique aux familles des victimes. Ce crash a eu lieu quelques heures après que l'Union européenne ait annoncé que la compagnie angolaise figurait sur la « liste noire » des compagnies à risque. La TAAG est désormais interdite de vol en Europe.

L'accident intervient également au moment où s'installe l'agence africaine de l'aviation civile (AAAC). Elle vient d'être inaugurée à son siège de Windhoek, la capitale namibienne. Sa mission : coordonner la politique africaine en matière d'aviation civile et aligner les normes en matière de sécurité aérienne en Afrique sur les standards internationaux. L'AAAC devrait disposer de cinq autres représentations régionales en Libye, Ethiopie, au Cameroun, au Nigeria et en Afrique du sud. De même, la 9^e réunion des gestionnaires d'aéroports d'Afrique de l'ouest et du centre, les pays membres de l'agence pour la sécurité et la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (Asecna), s'est ouverte mercredi, à Dakar (au Sénégal), et s'achèvera ce vendredi. La question de la sécurité est l'une des préoccupations majeures de cette rencontre.

L'Afrique ne compte que 3% du trafic aérien mondial mais 17% des accidents les plus graves ont lieu sur son sol. Les derniers en date, celui d'un hélicoptère en Sierra Leone transportant des supporters de l'équipe togolaise de football et d'un avion de Kenya Airways au Cameroun, ont fait respectivement 22 et 114 morts (la totalité des passagers dans ce dernier cas). Le facteur humain serait souvent à l'origine de ces accidents. Non par manque de compétence, selon la BBC, mais à cause de la pression imposée par les opérateurs. Bien que l'erreur humaine soit à priori à l'origine du crash, l'enquête pour déterminer les causes de l'accident est en cours.



**Un avion embarque toujours deux enregistreurs,
Appelés « boîtes noires ». l'une enregistre les
Paramètres de vol (FDR= flight data recorder),
L'autre les conversations et les bruits à l'intérieur
Du cockpit (CVR= cockpit Voice recorder). En cas
D'accident, ces boîtes noires (qui résistent aux
Très grands chocs), permettent aux enquêteurs de
Revivre les derniers moments du vol et de déterminer
les causes (techniques ou humains) de l'accident.**

Texte 6

Les accidents d'avions à répétitions dans certaines régions d'Afrique ont amené beaucoup d'articles de la presse internationale, à indexer le ciel africain comme étant le plus dangereux et le moins sûr de la planète ; ceci en affirmant que la sécurité de la navigation aérienne y est totalement défectueuse. Une telle image peut à la fois jeter le trouble dans l'esprit des usagers, et causer aux services de contrôle de la circulation aérienne du continent un tort injuste dû à l'amalgame que les uns et les autres font des différents acteurs de l'aviation civile d'une part, à la confusion entre le contrôle de la circulation aérienne et le contrôle technique des aéronefs engendrée par cette situation d'autre part.

Pourtant, dans le domaine de l'aviation civile, il y a généralement quatre principaux types d'intervenants :

- 1- Dans un premier temps, les avionneurs. Ils conçoivent, construisent et vendent des avions. A l'exception de l'Afrique du sud, ils sont pour la plupart situés dans l'hémisphère nord.
- 2- Ensuite, les compagnies aériennes. Personnes morales, dont l'activité principale est d'acheter, de louer et d'exploiter des avions dans un but essentiellement commercial. Elles recrutent les pilotes et le personnel navigant commercial, les emploient et les paient. Elles sont responsables du maintien des compétences de leur personnel et du suivi de la maintenance technique des aéronefs, car la sécurité du transport aérien en dépend largement.
- 3- En outre, les administrations de l'aviation civile. Elles sont généralement constituées des directions de l'aviation civile(DAC) où des autorités de l'aviation civile (AAC) qui sont des entités administratives installés dans chaque Etat. Elles immatriculent et autorisent les aéronefs à voler ou non, s'assurent que le contrôle technique des aéronefs est satisfaisant avant la délivrance des différentes autorisations. A défaut, une interdiction de vol est signifiée à l'aéronef concerné.
- 4- Enfin, les prestataires ou fournisseurs de services de sécurité de la navigation aérienne. Il s'agit ici des services techniques qui, une fois l'avion chargé et fermé, s'occupent de la sécurité de cet avion depuis la mise en marche des moteurs au parking de l'aérodrome de départ, jusqu'à leur extinction au parking de l'aérodrome d'arrivée. C'est donc ces services qui assurent la sécurité de la navigation aérienne tout au long du vol par une saine application des normes internationales de séparation en l'air et au sol édictées par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les contrôles techniques, prérogatives des Etats, sont préalables à la délivrance du certificat de navigabilité et de l'autorisation de voler à un avion. Les fournisseurs de services qui assurent le contrôle de la circulation aérienne et non le contrôle technique des aéronefs, constituent en quelque sorte la « police du ciel », c'est d'ailleurs pourquoi leurs préposés les plus en vue sont appelés « aiguilleurs du ciel ». il s'agit d'un service public qui peut être concédé à une organisation spécialisée en la matière : c'est le cas de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar en abrégé ASECNA qui est chargée d'assurer au nom et pour le compte de dix sept Etats Africains membres, la sécurité de navigation aérienne dans l'espace aérien qui surplombe leurs territoires.

Texte 7

Les images émouvantes de la jeune Bahia Bakari, l'unique rescapée du crash de l'airbus A310 de Yemenia Airways, ne dissiperont pas les questions embarrassantes. Pour les proches en colère des 152 victimes y compris pour le père de Bahia, qui a retrouvé sa fille de 13 ans, mais perdu son épouse- l'accident survenu dans la nuit du 29 au 30 juin, au large de Moroni (Comores), aurait pu être évité.

En effet, l'appareil avait subi un contrôle poussé, en 2007 en France. La direction générale de l'aviation civile (DGAC) avait alors constaté de graves irrégularités. La compagnie n'a pas été

pour autant inscrite sur la liste noire de l'union européenne (UE), qui après examen, a déjà banni une centaine de transporteurs jugés dangereux.

Seconde incohérence : sans avoir formellement interdit à l'appareil de se poser sur son sol, Paris avait fait sentir sa désapprobation à Yemenia Airways, qui évitait donc de l'utiliser pour les liaisons avec la France. La grande Bretagne, en revanche, l'a laissé atterrir quelques jours avant le crash. Une attitude pour le moins étrange, alors que les normes de sécurité aériennes sont censées être harmonisées au sein de l'UE.

Autre interrogation : Yemenia Airways détient la certification Iosa (Audit opérationnel de sécurité), un label de référence délivré par l'agence internationale du transport aérien (IATA) après de longs et rigoureux examens. « il faut montrer patte blanche pour l'obtenir », Jean Pierre Delpech indique ancien pilote, et président de Quali-audit, une filiale d'Air France consulting qui met à niveau les compagnies cherchant à obtenir le label.

Certains témoignages de passagers de Air France laissent pourtant rêveur : ceintures de sécurité défectueuses, absence de gilets de sauvetage, bagages entassés au fond de l'appareil...

Le crash du 30 juin- comme celui de l'Airbus d'Air France, un mois plus tôt, entre Rio de Janeiro et Paris, met en évidence la très grande relativité des critères de sécurité et le manque d'informations en ce domaine.

La liste noire de l'UE ne comprend pas qu'une seule catégorie : les compagnies interdites. « il faut y aller fort pour se retrouver sur cette liste ; du coup, toute une frange de compagnies, douteuses, à la marge, y échappe », analyse François Nénin, journaliste spécialisé dans le transport aérien, et auteur de deux ouvrages sur le sujet. Constatant « une demande très forte d'information en matière de sécurité », il a établi un classement des compagnies en cinq catégories- de A, « bon niveau », à E, « interdite en Europe, ou en interdire »- en se fondant sur toute une série de paramètres, de la formation du personnel au nombre d'accidents déplorés.

Contesté par les professionnels, (notamment Air France, classé en catégorie B « niveau correct »), ce travail, accessible sur internet, a le mérite de dissiper le préjugé selon lequel toutes les compagnies africaines sont à éviter : Tunisair figure en catégorie A ; Air Algérie / Air Madagascar, Air Mauritius et Royal Air Maroc en catégorie B.

Il réserve aussi quelques surprises : des fleurons comme Ethiopian Airlines et Kenya Airways, figurent en C ; « sous réserve ». « il y a une grande différence entre la qualité perçue et la qualité réelle », explique Nénin. Hélas ! dans le cas de Yemenia Airways, les passagers qui avaient alerté les autorités françaises ne s'étaient pas trompés.