

Abri de fortune Todd Swenson, la quarantaine, pilote de ligne pour la compagnie Alaska Airlines, habite quatre jours par semaine dans son mobile home installé sur le Parking Lot B, près de l'aéroport international de Los Angeles.

Pilotes au rabais ILS METTENT NOS VIES EN DANGER

Employés par des petites compagnies aux États-Unis, en Europe ou en Asie, ces personnels sont peu formés, surexploités, épuisés. Au détriment de la sécurité...

PAR FRANÇOIS NÉNIN



Grosse fatigue Un pilote est contraint de dormir dans un salon d'équipage. Image clandestine diffusée en 2011 par ABC News.

Sous un ciel gris, la colonie de camping-cars s'étend à l'infini, sur le parking de l'aéroport de Los Angeles. Les avions à l'approche semblent frôler le toit des caravanes. Ici, c'est la « base » de nombreux pilotes et de mécaniciens d'avions. Ils attendent, devant un poste de télévision, leur uniforme pendu à un cintre, le coup de fil qui les expédiera sur un prochain vol. Cette situation est connue depuis des années mais passée sous silence par les autorités de l'aviation civile américaine. Ces pilotes SDF, employés par des compagnies régionales, sous-payés, exténués, mettent en danger la sécurité des passagers. VSD a enquêté sur un phénomène inquiétant, qui sévit aussi en Europe, celui des pilotes au rabais.

Franck, rugbyman, et sa femme s'envolent à l'automne dernier pour la station balnéaire de Sharm el-Sheikh, en Égypte. Décollage de Roissy dans un avion d'une compagnie égyptienne à moitié vide. Sitôt après la montée, le commandant de bord, mal rasé, bâillant, va s'asseoir au fond de l'avion et pique un somme. Inquiet, Franck se lève et va lui secouer fermement l'épaule. « Dans un anglais malhabile, le commandant de bord m'explique qu'il est épuisé car il enchaîne les rotations, et son salaire ne lui a pas été versé depuis trois mois ! », relate le voyageur à VSD. Beaucoup de compagnies sont en effet dans le rouge. Même la prestigieuse American Airlines, avec sa flotte de six cents appareils, a déposé le bilan le 29 novembre dernier. Les effets de la crise ne se font pas attendre. Décomplexés, des pilotes de la compagnie autrichienne Comtel Air ont « rançonné » les passagers d'un vol entre la ville indienne d'Amritsar et Birmingham. Bloqués le 12 novembre pour trois jours sur l'aéroport de Vienne, les passagers ont été contraints de leur remettre au total 23 500 euros afin de pouvoir payer le carburant.

Travaillant dans une ancienne compagnie charter immatriculée en France qui effectuait des liaisons vers l'Indonésie, mais aussi vers l'Afghanistan, un mécanicien d'avion a eu du mal à en croire ses yeux, le jour où il a tiré le rideau du « galley », l'endroit où les hôtesses préparent les collations. « Les deux pilotes indiens vivaient à bord. Ils avaient réquisitionné cet espace réduit. Très croyants, ils avaient disposé une statuette pieuse avec de l'encens, et un réchaud à gaz pour cuisiner, en infraction avec tous les règlements de sécurité du bord », raconte-t-il. Et dans le Sud-Est asiatique, certains équipages sont constitués de « mercenaires » qui enchaînent les contrats et sont payés au pied de la passerelle, en dollars. Ils emportent du cash à bord pour régler le kérosène. Mais cette précarisation ne concerne pas que l'Asie. Le pilote danois Paul Christiansen a été débarqué de Ryanair car il avait refusé de voler au-delà des limites légales. En août 2010, le patron provocateur de la compagnie, Michael O'Leary, qui surnomme parfois les pilotes « les chauffeurs de bus du ciel », se demandait dans *Business Week* : « Pourquoi conserver deux pilotes dans un avion ? Un seul suffit et l'informatique de bord fait le reste. » Aux États-Unis, certains pilotes qui travaillent pour

de très petites compagnies régionales gagnent autour de 18 000 dollars (13 800 € env.) par an, c'est-à-dire moins que le salaire d'un conducteur de bus. Ils peuvent parfois voler jusqu'à soixante heures par semaine alors que la réglementation ne prévoit que trente heures. Ces navigants sont en permanence dans leur avion, y compris pour dormir. Ainsi, ils campent à bord, s'allongent 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. « 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 », concède un de ses collègues, un Texan qui a souhaité conserver l'anonymat. Cette situation de précarité extrême et d'épuisement n'a fait qu'empirer, jusqu'à ce qu'un drame provoque la mort de cinquante personnes, le 12 février 2009, à Buffalo. Rebecca Shaw, la jeune copilote du vol 3407 de la Colgan Air, affrété par la grande compagnie Continental, vivait chez ses parents et ne gagnait que 16 000 dollars (12 300 € env.) par an. Elle occupait un job de serveuse dans un coffee shop pour arrondir ses fins de mois. Peu expérimentée, elle était allée travailler malgré un rhume et, avant de prendre les commandes, épuisée, elle avait voyagé en tant que passagère sur un vol de nuit. Certains pilotes échouent sur des « crash-pads ». Ces « piaules de dépannage » sont des salons d'équipage dans lesquels ils s'écroulent quelques heures sur un bout de canapé, en pleine lumière, avec du

passage et du bruit. Ils en ressortent rincés. On les reconnaît au syndrome des « yeux rouges ».

Pour avoir été employé par la compagnie thaïlandaise Orient Thai, le Québécois Clément Campeau, commandant de bord sur Boeing 757, connaît bien les ficelles qui permettent de s'affranchir des règles : « Dans un pays gangrené par la corruption, les cadres pouvaient soudoyer un équipage avec 150 à 250 dollars pour voler au-delà des limites autorisées sans que cela émeuve quiconque. C'est une pratique fréquente », estime-t-il. Courant 2007, Clément Campeau s'était inquiété par écrit auprès du chef pilote d'Orient Thai, filiale de la compagnie One-Two-Go – toutes deux aujourd'hui blacklistées en Europe –, pour dénoncer ces vols effectués jusqu'à l'épuisement. Il citait notamment une rotation ayant démarré à Bujumbura (Burundi) pour laquelle les pilotes sont restés quarante heures à bord du Boeing 747 ! Quand le 16 septembre 2007, le vol One-Two-Go 269 s'écrase à l'atterrissage sur l'aérodrome de Phuket (Thaïlande) faisant quatre-vingt-dix victimes, ses pilotes avaient accumulé bien plus que la limite de cent dix heures de vol autorisées sur un mois et n'avaient pas pris de congé pendant les sept jours qui ont précédé l'accident. « Le fonctionnement d'Orient Thai était déficient au point d'être criminel. La direction falsifiait les documents de maintenance », déplore Clément Campeau.

Reste que les passagers ignorent souvent les conditions dans lesquelles ils volent. Jusqu'au jour où... ■

Formation allégée

Et bientôt, ça sera pire

Une directive européenne prévoit d'abaisser encore la qualité de l'entraînement des pilotes.

Le syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) est inquiet. Le motif : la « licence multi-pilote » (dite MPL) qui est en cours d'adaptation en France. Selon cette directive, déjà adoptée au niveau européen, la formation ne sera bientôt plus dispensée à un pilote mais à un équipage complet. « L'évaluation n'est donc plus individualisée, mais jugée par rapport aux performances de l'équipage. Une faiblesse individuelle peut être totalement masquée par une excellente performance de l'autre membre d'équipage », redoute le syndicat. Autre point d'achoppement : l'utilisation sans restriction des simulateurs de vol en lieu et place des avions. Désormais, un pilote pourra se mettre aux commandes d'un appareil rempli de passagers avec seulement cent vingt heures de vol ou de simulateur, c'est-à-dire la moitié du volume actuel. Créée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), cette licence multi-pilote vise à diminuer les coûts de formation des personnels mis aux commandes d'avions ultra-automatisés. Mais le pire est à venir : aux États-Unis, la Federal Aviation Administration vient de débloquer un budget de 300 000 dollars pour réfléchir à un programme d'avions sans pilotes, dirigés du sol. ■ F. N.

Crash Le 16 septembre 2007, un appareil de la compagnie One-Two-Go s'est écrasé à Phuket (en Thaïlande). Aux commandes, des pilotes surmenés.



PHOTOS : AP/SIPA - D. R.

Racket Le 12 novembre dernier, des passagers en transit à Vienne (en Autriche) ont dû se cotiser pour régler le carburant.



LCI



Holiday on Ice

Présente

SPEED



**AU ZÉNITH DE PARIS DU 9 AU 19 FÉVRIER
ET EN TOURNÉE DANS TOUTE LA FRANCE**




Locations : www.holidayonice.fr - 01 53 33 45 35



