

# Transport aérien : le crash d'Asiana Airlines quand la sécurité décroche

samedi 20 juillet 2013, par [CARASSO Laurent](#) (Date de rédaction antérieure : 18 juillet 2013).

**Le crash d'un B777 d'Asiana Airlines le 6 juillet à San Francisco (3 mortes et près de 200 blessés)repose une série de questions sur la sécurité aérienne.**

Les rapports ne sont pas encore complets pour déterminer les causes du crash et comme toujours dans ces cas-là , il n'y aura pas de cause unique. Compagnies et constructeurs feront le maximum pour reporter la responsabilité sur les erreurs de pilotage. Mais même sur ce point, il faut souligner que le commandant de bord en fonction n'avait que 43 heures de vol sur B777, et qu'il était sur ce vol avec un formateur qui faisait son premier vol d'instruction sur B777...

Cette situation reflète la gestion de ses équipages par la compagnie. Les économies de tout ordre sont les conséquences des politiques de rentabilisation financière. Depuis trois ans, les grandes compagnies aériennes se sont toutes lancées dans des économies de coûts permettant d'atteindre de 7 à 8 % de retour sur capital investi. IATA, l'Association internationale du transport aérien, prévoit que, malgré « la crise », les compagnies aériennes réaliseront plus de 10 milliards d'euros de bénéfices en 2013.

Des articles de la presse spécialisée vont insister sur les spécificités coréennes : pendant plusieurs années, les compagnies du pays étaient dans le rouge question sécurité et formation. Beaucoup d'anciens militaires, forts rapports hiérarchiques... Une tendance accélérée par le besoin de nombreux nouveaux pilotes, avec le développement important du transport aérien en Asie.

## **La logique financière...**

Mais la question n'est pas celle des spécificités coréennes. Le transport aérien étant réputé très sûr, la tendance mondiale actuelle est d'abaisser au minimum certains paramètres. Ainsi, avec le développement des « avions intelligents » bourrés de systèmes automatiques, les temps de formation ont été largement réduits... À tel point que l'administration du transport aérien américain, suite à plusieurs accidents, vient de décider de refaire passer de 250 à 1 500 le nombre d'heures de formation des pilotes. Les compagnies aériennes, Air France en tête, diminuent au maximum le nombre d'hôtesse et stewards dans les avions, augmentent le temps de vol des équipages et diminuent les heures de repos. Pourtant, après bien d'autres exemples, celui d'Asiana montre que c'est la réaction de l'équipage de cabine qui a lancé l'évacuation de l'appareil.

La même logique financière pousse aussi à d'importantes économies sur la maintenance. Ainsi, Air France développe la sous-traitance des chantiers Airbus au Maroc et au Portugal, après avoir systématisé la sous-traitance des Boeing 747. Là encore, cela se fait au prix de prise de risques, en exerçant la pression maximale sur les salaires et les conditions de travail.

Après bien d'autres, l'accident d'Asiana montre que faire sauter toujours plus de cliquets de sécurité n'est pas sans conséquence...

**Laurent Carasso**

---

---

**P.-S.**

\* Publié dans : Hebdo Tout est à nous ! 204 (18/07/13). <http://www.npa2009.org/>