MÉTÉO, PANNE, DÉFAILLANCE HUMAINE ?

Aucune piste n'est à négliger

Il ressort des nombreuses – et parfois contradictoires — analyses des spécialistes, qu'ils soient pilotes chevronnés ou experts en sécurité aérienne, que la météorologie ne peut pas être tenue pour responsable du crash de l'avion d'Air Algérie, dans la mesure où tous les aéronefs sont équipés pour s'en sortir à bon compte lorsqu'ils sont au milieu des tempêtes, orages violents et autres manifestations intempestives du climat. Ils préfèrent privilégier la piste de l'attentat, du tir de missile, en tout cas d'un acte malveillant ou encore d'un sérieux incident mécanique.

La foudre peut-elle encore «crasher» un avion ?

Pourtant, à relire la chronologie des accidents d'avion de ces dernières décennies, nombreux sont les crashs liés directement au climat. Ainsi, le 8 décembre 1963, un avion de la Pan Am (vol 214) reliant Baltimore et Philadelphie s'écrase au sol après été foudroyé. Il y eut près d'une centaine de morts. La cause retenue fut le foudroiement de l'appareil qui avait créé un grave dysfonctionnement des instruments de bord. Il est vrai que le développement de l'aéronautique et les progrès technologiques introduits dans les avions rendent moins dangereux les impacts de la foudre.

Selon un consultant européen, «la foudre, sur un avion moderne, ne peut pas causer de gros dommages. Elle court sur le fuselage, peut endommager un ou deux petits trucs sans importance, mais pas plus…»

On peut également citer l'impact de la grêle avec, comme exemple, le «crash» du vol 41 de la Southern Airways, le 4 avril 1977. Mais, comme pour les impacts de foudre, il faudrait préciser que les aéronefs modernes sont équipés pour faire face à toutes les situations climatiques techniquement « supportables » parce qu'il reste le cas de ces phénomènes extrêmes qui obligent souvent les avions à rester cloués au sol.

Dans le cas qui nous intéresse, les cartes météos indiquent des manifestations orageuses, des nuages et probablement des vents de sable. Chacun de ces phénomènes peut causer quelques ennuis mais pas au point de «crasher» un avion en bon état piloté par des aviateurs chevronnés.

Quel est cet avion que le pilote voulait «éviter» ?

Le point nodal de l'enquête qui s'ouvre pour déterminer les causes de cet accident sera cet ultime contact avec le commandant de bord qui informait la tour de contrôle de Gao qu'il allait changer de cap pour éviter un orage, avec cette étonnante précision : une telle démarche était aussi motivée par la volonté d'éviter une collision avec un autre avion circulant sur le même axe. Il est quand même curieux qu'aucune source n'est revenue sur cet «autre» avion et qu'une telle précision n'ait fait l'objet d'aucun commentaire. Pourtant, le pilote savait de quoi il parlait. Pourquoi alors la tour de contrôle ou les autres services de surveillance aérienne n'ont pas cherché à en savoir plus sur cet aéronef. Son identité ? Sa trajectoire ?

Puisque toutes les hypothèses restent ouvertes, pourquoi cette obstination à privilégier la piste climatique ou – à un moindre degré — le tir de missile. Pour la météo, on a vu que les progrès rendent les avions plus sûrs dans les perturbations climatiques. Pour le missile, les spécialistes indiquent qu'il est improbable qu'un tel scénario ait pu se dérouler dans cette bande qui est relativement éloignée des zones contrôlées par les djihadistes, d'autant plus que l'altitude de l'avion d'Air Algérie le rendait inaccessible à des tirs de missiles de petite portée, du genre que l'on lance à partir d'une épaule. Et puis, comment ces «tireurs pouvaient-ils savoir que cet aéronef allait se détourner en raison des conditions climatiques ? Il est certain que le «crash» de l'avion malaisien est encore présent dans les esprits et à dû influer fortement les appréciations.

Il ne reste pas beaucoup de probabilités. A moins qu'il ne s'agisse simplement d'une panne technique, un problème urgent certes lié au climat mais qui n'aurait pas pu surgir sans la présence d'une défaillance quelconque. L'avion, un Mac Douglas 83 vieillissant venait certes de subir des contrôles techniques chez l'un des leaders des vérifications de haut niveau dans le monde : le Français BEA. Le feu vert donné par cet organisme signifie que l'aéronef ne présentait aucune anomalie et si cet élément pèse très lourd dans l'enquête, il sera certainement complété par des observations et des analyses détaillées des débris ainsi que l'étude minutieuse des boîtes noires. Il reste à relever toutefois que le MD n'est pas ce qui se fait de mieux en termes d'aviation civile. Cet héritier du fameux DC 9 aux ennuis incalculables, est en fin de parcours et ne dispose pas des équipements les plus récents comme ceux installés sur les derniers modèles d'Airbus ou Boeing. Le MD, série 81, 82, 83, a connu plusieurs accidents au cours des 15 dernières années. Nous n'évoquerons pas les incidents mineurs comme les sorties de piste mais des crashs importants :

- Le 31 janvier 2000 : crash d'un MD-83 de la compagnie Alaska Airlines au large de Los Angeles : 88 morts, aucun survivant.
- 16 août 2005 : crash d'un MD-82 de la compagnie West Caribbean dans un relief accidenté du Venezuela : 161 victimes.
- 16 septembre 2007 : crash d'un MD-82 de la compagnie One Two Go lors de l'atterrissage en Thaïlande : 89 victimes sur 130 passagers.
- 30 novembre 2007 : crash d'un MD-83 de la compagnie turque Atlasjet en Turquie : 64 morts.
- 20 août 2008 : accident d'un MD-82 espagnol au décollage de l'aéroport de Madrid : 154 morts et 18 blessés.
- 3 juin 2012 : un MD-83 de la compagnie Dana Air s'écrase sur un immeuble au Nigeria : 153 passagers.
- 24 juillet 2014 : crash d'un MD 83 affrété par Air Algérie : 118 passagers périssent.

L'été, saison à risque…

Enfin, l'une des causes que l'on oublie souvent de citer et qui est pourtant à l'origine de très nombreux accidents reste la défaillance humaine. Nous ne savons pas grand-chose de cette compagnie espagnole, ni de la formation de ses pilotes. Il est certain que les conditions particulières de survol des zones saharo-sahéliennes, aggravées par les conflits militaires qui s'y déroulent, exigent compétence et expérience. Les nombreux pilotes chevronnés des grandes compagnies internationales vous le diront…

L'enquête en cours ne laissera rien au hasard. Qu'il s'agisse d'un accident ou d'un attentat, il faut savoir que ce genre d'accident est malheureusement inévitable lorsqu'un certain nombre de conditions

Par Maâmar Farah

sont réunies et qu'il n'épargne ni les petites compagnies, ni les grandes. En outre, la saison estivale étant propice à la multiplication des liaisons aériennes, les avionneurs sont dans l'obligation d'affréter des aéronefs auprès des sociétés spécialisées qui subissent une pression très forte au niveau de la demande et peuvent être amenées à sortir des hangars des appareils dépassés de mode. Dans tous les cas, il faudrait en savoir plus sur cette entreprise espagnole et sur les conditions de passation des marchés, sans diaboliser qui que ce soit et notamment éviter d'incriminer la direction actuelle et les travailleurs de notre compagnie nationale qui a pu relever le défi de l'équipement, de la modernisation et de la densification du réseau dans un contexte difficile marqué par une concurrence impitoyable. Ce n'est pas à Air Algérie que l'on va placer la rentabilité avant la sécurité !

Air Algérie a un ambitieux projet de création d'un hub international raccordant les vols entre l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient. La présence d'un si grand nombre de passagers étrangers prouve, a contrario, que ce plan commençait à porter ses fruits. Il ne faut surtout pas que cet accident freine le développement de cette politique hardie qui rompt avec la tradition des dessertes «politiques» qui ont longtemps pris le dessus sur les pratiques professionnelles. Alger peut et doit devenir un noyau central des liaisons aériennes internationales. Elle en a les moyens.

Nous ne terminerons pas sans adresser nos sincères condoléances à toutes les familles éprouvées par cette terrible tragédie.

M. F.

APRÈS L'INTERDICTION DE SA CONFÉRENCE THÉMATIQUE

La CNLTD empêchée de marcher à Alger

Les leaders de la Coordination nationale des libertés et la transition démocratique ont été empêchés hier, de marcher de la Grande-Poste vers le siège de la wilaya d'Alger, par la police.

Mehdi Mehenni - Alger (Le Soir) - Les chefs de partis politiques et autres personnalités formant la Coordination nationale des libertés et la transition démocratique, ont tenu hier, dans la matinée, un rassemblement à la Grande-Poste pour protester contre l'interdiction de leur conférence thématique par la wilaya d'Alger.

Prévue lundi 21 juillet 2014, à Riad-El-Feth, cette conférence qui devait traiter des «modèles de transitions démocratiques», n'a pas reçu l'autorisation de l'administration, sous motif que «le lieu et la date sont inappropriés».

Des banderoles écrites en arabe et sur lesquelles on peut lire : «on ne se tait pas pour nos libertés»… «où sont les institutions constitutionnelles », ont été haut portées par les manifestants. Un grand cercle de piétons, pour la plupart de simples passants et des curieux s'est formé autour des leaders de la CNLTD.

Certains citoyens de passage ont clairement affiché leur soutien à l'ex-Front pour le boycott. Beaucoup d'ailleurs s'arrêtaient devant les caméras de chaines TV, nombreuses sur les lieux, pour donner leurs avis et impressions. Ce qui a fort déplu aux policiers nombreux dans les parages. Lorsque l'horloge affichait 12h, alors que les leaders de la CNLTD tenaient leur rassemblement depuis déjà une heure, une marche a été improvisée vers le siège de la wilaya d'Alger. Mais la réaction des policiers fut brusque et rapide. Un cordon sécuritaire a empêché la marche et les manifestants n'ont pas fait preuve de résistance.

Enfin, il est à signaler que tous les membres de la Coordination nationale des libertés et la transition démocratique ont répondu présent au rassemblement, mis à part le président du Front pour la justice et le développement (FJD), Abdellah Djabellah qui a été représenté par un autre membre de son parti.

M. M.

TIZI-OUZOU

L'otage d'Aït Zmenzer libéré dans la soirée de jeudi dernier

Enlevé dans la matinée du 14 juillet dernier, Amar Gada, un retraité de 67 ans, a été libéré, sain et sauf, dans la soirée de jeudi dernier, vers 20 heures. C'est ce que nous a indiqué un membre de sa famille qui précisera que ses ravisseurs l'ont relâché à l'endroit même où il a été enlevé, à la lisière d'une forêt, à la sortie ouest d'Aït Zmenzer, sur la route menant vers Ath Douala.

Dans le courant de la soirée, la famille et la cellule de crise ont rendu publique une déclaration dans laquelle ils remercient toute la population pour la solidarité manifestée à l'égard de la famille et sa mobilisation pour la libération de l'otage. Une libération qui a été rendue possible grâce à «la mobilisation populaire et la pression des services de sécurité», précisera Saïd Gada, cousin de l'ex-otage qui s'est dit catégorique sur le non-versement d'une rançon en contrepartie de la libération du septuagénaire, tout en rappelant que les ravisseurs avaient bel et bien réclamé de l'argent, lors du premier contact téléphonique établi avec la famille, juste après les premières heures du kidnapping.

Un acte qui a suscité un élan de solidarité à l'égard de la famille de la part de la population et une mobilisation citoyenne exigeant la libération d'Amar Gada. Une caravane ayant sillonné plusieurs localités de la région et un rassemblement devant la wilaya de Tizi-Ouzou ont été les principales actions organisées.

Le dénouement heureux de cette affaire a suscité joie et soulagement parmi la famille et au sein de la population locale. Les citoyens étaient nombreux à rallier le domicile de la famille qui a reçu la visite de représentants des partis politiques, notamment le RCD et le FLN dont des responsables et des élus ont tenu à partager la joie de la famille.

Le wali de Tizi-Ouzou a également appelé la famille, se félicitant de la fin dans des conditions heureuses de cette affaire.

Une fin heureuse qui a soulagé toute la population d'Aït Zmenzer mais qui voudrait croire que ce rapt est le dernier d'une série qui en compte trois, depuis une année.

Le rassemblement qu'ils ont organisé mercredi dernier devant le siège de la wilaya a été une occasion pour la population de cette commune qui a n'a eu de cesse d'interpeler sur l'insécurisé ambiante, de réitérer les autorités publiques à leur obligation régalienne d'assurer la sécurité des biens et des personnes.

S. A. M.