



Interview Commandant de bord à Air France, François Suchel se confie dans un livre

« L'avion en général fait peur »

À 47 ans, François Suchel, qui a posé ses valises à Annecy, en Haute-Savoie, revient dans un livre⁽¹⁾ sur ses 25 années passées dans un cockpit. Rencontre.

Votre livre, qui est sorti le 14 janvier, est d'ores et déjà un succès de librairie. Pourquoi, selon vous, l'univers de l'aéronautique et des avions passionne autant les gens ?

Tout le monde ou presque prend l'avion aujourd'hui. Tous les passagers réels ou potentiels se sont posé la question, à un moment ou à un autre, de savoir comment ça se passe dedans. L'avion en général fait peur et souvent, ce qui fait peur, c'est l'inconnu, la façon dont fonctionne le cockpit. De plus, depuis le 11-Septembre, la porte du cockpit est fermée et blindée, ce qui a contribué à envelopper d'un peu plus de mystère. Si l'aviation des pionniers a été très bien décrite par des écrivains comme Saint-Exupéry ou Kessel, l'aviation moderne, elle, n'a pas été tellement décrite finalement. Et même si l'aviation s'est un peu banalisée, ça reste quand même une activité qui peut parfois tourner à l'aventure, donc ça intéresse les gens.

Vous êtes pilote de ligne depuis 25 ans. Vous avez vécu l'avant et l'après 11-Septembre. Quelles différences relevez-vous au niveau des contrôles de sécurité ?

Le 11-Septembre a radicalement changé la façon de pratiquer le métier. Le cœur du métier n'a pas changé : piloter les avions, c'est toujours la même chose, même si les systèmes évoluent. En revanche, tout ce qu'il y a autour, notamment la sûreté, ça a beaucoup évolué. Tous les filtres de sécurité, pour l'équipage autant que pour les passagers, sont toujours plus



■ François Suchel, 47 ans, dont 25 en tant que pilote de ligne, vole aujourd'hui sur un Boeing 777.

Photo DR

draconiens, notamment dans certains aéroports, où l'on est fouillé plus que certains passagers. Parfois, cela nous paraît un peu étonnant étant donné qu'on nous confie l'avion. On n'a pas besoin de produits liquides ou je ne sais quoi pour mettre en péril l'appareil.

Et à l'inverse, si vous voyez quelqu'un embarquer qui vous paraît suspect, pouvez-vous aller jusqu'à ne pas décoller ?

Bien sûr, le commandant de bord a même le pouvoir de police, c'est-à-dire des pouvoirs de contrainte, on peut être amenés à menotter un passager si nécessaire. En revanche, je ne fais pas de délit

de sale gueule, c'est-à-dire que ce n'est pas parce que quelqu'un arrive avec une grande barbe et qu'il fait sa prière avec le Coran dans l'avion que je vais le débarquer ! Mais s'il y a objectivement un danger pour l'ordre public, quelqu'un d'agité ou d'un peu trop alcoolisé, je peux exercer un refus d'embarquer, ou alors une fois partis, revenir au parking et débarquer le passager. Il y a même une convention internationale qui a été signée par la plupart des membres de l'OSCI (organisation de l'aviation civile), la convention de Tokyo, qui oblige les Etats à accepter les passagers que je serai à même de débarquer pour cette raison-là.

Je peux même dérouter l'avion et me poser au milieu de la Sibérie et débarquer un passager s'il menace la sécurité de l'avion.

Pourquoi votre livre s'appelle « 6 minutes 23 séparent l'enfer du paradis » ?

Ces 6 minutes 23 séparent le moment du début de descente jusqu'au moment où je reprends les commandes de l'appareil. Il faut savoir que quand on rate le point de descente, l'avion continue à avancer de 15 kilomètres par minute, donc chaque minute qu'on perd, on s'enfonçe un peu plus dans le problème. Dans le cockpit, il y a un équipage : pour que la sécurité

des vols soit optimale, il faut que l'équipage fonctionne bien. La manière de se parler et de s'exprimer entre pilote et copilote peut avoir des conséquences sur le bon – ou le mauvais – déroulé du vol.

Vous parlez aussi de l'erreur, qui est inhérente à l'intelligence humaine. N'avez-vous pas peur d'effrayer les gens en affirmant cela ?

Souvent, dans les accidents d'avion, on a tendance à stigmatiser l'erreur du pilote. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'en matière de sécurité des vols, on considère l'erreur comme quelque chose de normal, ce qui n'était pas le cas auparavant. Avant, on pensait que l'erreur était anormale et qu'il suffisait de mettre en place des procédures rigoureuses pour éliminer le problème de l'erreur humaine. Et puis, avec le recul, on s'est rendu compte que tant qu'il y aurait un homme dans le cockpit, il y aurait des erreurs. La bonne approche, c'est de comprendre pourquoi il y a une erreur et de faire en sorte de la minimiser, et si jamais elle arrive, de la corriger. C'est ce qu'on appelle l'approche TEM, une approche de gestion de l'erreur et de la menace, et qui nous conduit à parler aussi de l'ergonomie de l'avion et de tout le système qu'il y a autour.

Vous ne parlez pas de la Germanwings dans le livre. Pourquoi ? Par pudeur ?

Je n'ai pas construit le livre en essayant de faire un listing des catastrophes aériennes, mais la plupart des incidents qui font l'objet de chapitres sont des incidents qui ont eu lieu à Air France. Je m'en suis tenu un peu à cette règle-là.

Recueilli par Virginie MONTVIGNIER-MONNET

⁽¹⁾ « 6 minutes 23 séparent l'enfer du paradis », François Suchel, Paulsen, 19,90 euros.