

# Lettre d'avril 2012

**====> Vous n'êtes pas (ou plus) intéressé par mes écrits et vous supprimez mes messages sans avoir ouvert le fichier joint ? Alors, n'hésitez pas à éliminer tout ce qui ne vous importune et répondez FIN dans la fenêtre "objet", ce qui permettra aussitôt de rayer votre adresse courriel de ma Banque de Données. Je vous en remercie très sincèrement.**

— \*\*\* —

## 1.- Chronique d'avril 2012 (Elle figure à la fin de la présente Lettre).

Cette chronique répond aux questions relatives aux sujets suivants : Aéroport de Roissy CDG ; Émission de France 3 sur l'accident du Rio/Paris ; Rôle de la FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation Marchande) ; Les plans de restructuration ; La consolidation du secteur aérien ; La fin d'Air France ; Les "pilotes de croisière".

## 2.- Mes publications

### 2.1- Liste de mes chroniques

Mes courtes réponses font souvent référence à de plus longs développements figurant dans mes écrits antérieurs. Pour permettre à ceux qui souhaitent compléter leurs recherches dans la liste des sujets qui ont déjà été abordés, ils trouveront, dans le fichier joint, les chroniques de 1 à 34 et de 35 à 81, ayant fait l'objet de deux tomes, édités par VARIO : [editions.vario@aviation-publications.com](mailto:editions.vario@aviation-publications.com) - avec les préfaces de Michel Polacco et de Gérard Feldzer - ainsi que celles de 82 à 127 n'ayant encore été éditées.

### 2.2.- Récentes éditions

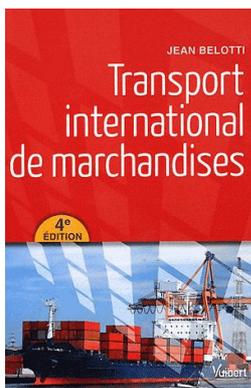
\* **"Histoire en l'air"**. Editions VARIO. : <http://www.aviation-publications.com/>



La première édition de cet ouvrage étant épuisée, voici la deuxième édition, enrichie d'une soixantaine d'autres anecdotes. Recension de l'éditeur : "Avec cet ouvrage, selon une expression qu'il utilise : "On peut être sérieux, sans se prendre au sérieux", il change de registre et invite le lecteur à le rejoindre dans les traditionnels pots équipages, avec toutes les anecdotes qui s'y racontent : drôles, émouvantes, voire grivoises, effectivement vécues par des navigants civils et militaires et par des passagers ou inventées de toute pièce. Mais peu importe ! L'essentiel est de retenir qu'elles contribuent, après le vol, à maintenir une chaleureuse ambiance de détente dans laquelle vous pouvez plonger".

Pour ceux qui souhaitent avoir une dédicace, il suffit de le spécifier sur leur bon de commande.

\* **"Le transport international des marchandises"** (360 pages) Editions Vuibert.



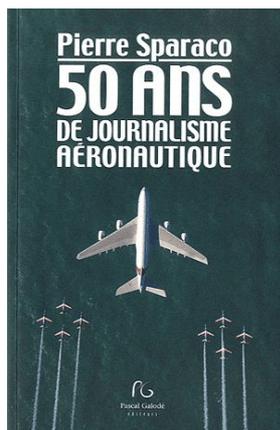
Après le succès remporté par la 3<sup>ème</sup> édition de 2004, cette 4<sup>ème</sup> édition actualisée est en librairies. L'exposé est enrichi de six lexiques spécialisés (européen, douanier, transport routier, ferroviaire, fluvial et maritime) contenant plus de 400 termes, ainsi que de deux listes de vocabulaire (postal et aérien) en français et en anglais.

Avec la mondialisation, les échanges commerciaux internationaux s'intensifient. Facteur de progrès et de développement économique, l'activité transport est en constante évolution et a tendance à se complexifier à mesure que les délais de livraison raccourcissent. Cet ouvrage présente de façon pédagogique les principales composantes du système.

Il s'adresse aux étudiants en écoles de commerce, IUT transport international, aux opérateurs des PME/PMI, ainsi qu'à tous ceux qui interviennent dans le monde des relations commerciales internationales. Les personnes privées y trouveront également d'utiles renseignements et conseils quant à leurs diverses expéditions. L'ouvrage est en vente chez l'éditeur, à la FNAC et sur les sites connus : Amazon, Fnac, Alapage, Priceminister,...

### 3.- Ouvrages

\* **"50 ans de journalisme aéronautique"**, de Pierre Sparaco. Pascal Galodé Editeurs, 280 pages. Dans toutes les librairies.



Ce récit est unique en son genre, en forme de synthèse, de réflexion et de regard sur l'avenir.

Pierre Sparaco est un personnage de référence incontournable.

Ses compétences sont telles qu'on le voit très bien occuper le poste de conseiller au cabinet du ministre des transports. Jugez-en : Depuis le tout début des années 60, Pierre Sparaco suit avec attention l'actualité aéronautique. Il en a vécu et "couvert" tous les grands moments, depuis le lancement du programme Concorde, en 1962, jusqu'à l'entrée en service de l'Airbus A380 et celle du Boeing 787. À chaque fois, il s'est rendu où se déroulait l'événement, il a rencontré les responsables au plus haut niveau, industriels et politiques. D'où un témoignage unique en son genre qui rebondit au fil du récit, construit par grands thèmes.

Distingué à de nombreuses reprises par la profession, en France, mais aussi au Royaume-Uni et aux États-Unis, Pierre Sparaco a travaillé pour les plus grands médias spécialisés, Aviation Week, le très influent hebdomadaire américain, dont il a dirigé le bureau parisien.

Il est membre de l'Académie de l'air et de l'espace depuis 1997 et en préside la section Histoire, arts et lettres. Il est aujourd'hui l'éditorialiste européen d'Aviation Week et le chroniqueur du site d'actualité aéronautique AeroMorning.com. Il a notamment reçu le prestigieux Lyman Award américain, le Decade of Excellence Award de la Royal Aeronautical Society et le Grand Prix de l'Aéro Club de France "pour l'ensemble de son œuvre". Il a publié une quinzaine d'ouvrages, dont certains ont été traduits en anglais et en chinois.

\* **"Envols vers l'inconnu"** (232 pages sur papier couché, avec couverture luxe à rabats, comportant une centaine d'illustrations dont la plupart inédites). Ouvrage de Bernard Bacquié (ancien Commandant de bord et auteur). Biographie de Jean Sarrail.



Vedette du Salon aéronautique du Bourget en 1955, Jean Sarrail a été oublié des biographes pendant 50 ans. Pourtant, dernier pilote survivant de l'épopée des tuyères thermopropulsives Leduc, partageant avec André Turcat le privilège d'être, aujourd'hui, les derniers au monde à avoir chevauché des statoréacteurs, sa carrière est riche de multiples anecdotes et s'émaille de 18 accidents majeurs. Débutant avec l'Aviation populaire, l'histoire de Jean Sarrail est un exceptionnel témoignage sur la "drôle de guerre" ; le repli en Algérie ; le débarquement allié en Afrique du Nord ; la reconquête ; l'Indochine ; la disparition du Général Leclerc à Colomb-Béchar ; et les 20 premières années du Centre d'Essais en Vol, ... Et, bien entendu, sur la saga des avions Leduc, incluant le monumental "crash",

dont il fut victime, le 27 novembre 1951. En vente sur le site sécurisé [www.editionslaterales.com](http://www.editionslaterales.com), au prix de 28,50 €, franco de port (chèque, carte bancaire ou Paypal) ou directement par chèque à : Bernard Bacquié - 6 impasse Seillonnette - 31130 Pin Balma.

#### 4.- CD de l'Armée de l'air

Pour la première fois dans l'Armée de l'air, l'équipe des bénévoles du "Centre de Documentation et de Recherches Historiques" a réuni tous les numéros du Journal "Nancy-Ochey Flash" (du N°1- février 1967 au dernier N° 197- novembre 2010). Disponibles sur DVD : 12 € (+ 3 € de port). Commandes à Jack Starck : CDRH 16, rue du Général de Gaulle 54270 Essey les Nancy.

Bien cordialement  
Jean Belotti

— \*\*\* —

### CHRONIQUE D'AVRIL 2012

*Question : Qu'en est-il des critiques souvent émises contre l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle ?*

**Réponse :** Alors qu'à plusieurs reprises, je les ai citées, aujourd'hui, il convient d'annoncer une bonne nouvelle. Air France/KLM et ADP (Aéroports de Paris) ont décidé de lancer l'opération "Hub 2012", pour faire de Roissy une plate-forme parfaitement adaptée aux besoins des passagers. Pour ce faire, des moyens considérables devraient être mis en œuvre. Exemple, un investissement de près de 600 millions d'€ pour le satellite 4 et une nouvelle salle d'embarquement au terminal 2F.

Ce que l'on sait, c'est que ce "S4" sera long de 770 mètres ; occupera une surface de 100.000 mètres carrés ; un hôtel sous douane de 80 chambres ; un vaste salon de 3.000 mètres carrés, réservé aux passagers de classe affaires ; de nombreux commerces de haut de gamme ; etc...

Quant à l'accueil, ADP et Air France/KLM, entre autre, ont fait œuvre utile en réalisant un petit aide-mémoire à la disposition des voyageurs chinois.

Cela étant, il reste que sur le plan de la desserte, les problèmes posés par la liaison entre l'aéroport et le centre ville sont loin d'être résolus. Les embouteillages de l'autoroute A1 sont extrêmement pénalisants. Quant au projet "CDG Express" (liaison ferroviaire entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport) il a été abandonné.

*Question : D'après vous, l'émission de France 3, du mois de mars, consacrée aux dernières minutes de l'accident de l'AF447, a-t-elle apporté de nouveaux éléments permettant de mieux comprendre l'enchaînement des facteurs contributifs à la survenance de ce drame ?*

**Réponse :** Envisager d'apporter une information permettant au grand public de comprendre le déroulement de phénomènes complexes est une intention louable.

Le faire, alors que les enquêteurs techniques et judiciaires n'ont pas encore déposé leur rapport final, ne peut découler que d'une démarche mercantile. Il en résulte forcément une présentation de faits non probants, déclenchant des effets pervers bien connus.

De plus, présenter des témoignages anonymes discrédite totalement la valeur de l'émission. En effet, l'expérience montre qu'il est toujours facile de trouver un témoin "de derrière les fagots" qui a des comptes à régler avec une compagnie, un constructeur, une Administration.

Par ailleurs, alors que l'association des familles de victimes, s'insurgeant, à juste raison, contre une nouvelle intrusion des médias dans l'enquête de l'accident, avait demandé à la Justice l'interdiction de la diffusion de cette émission, elle a pourtant été autorisée, à la grande surprise d'aucuns ! En effet, la justice qui ne prend pas en compte les témoignages anonymes a donc donné son autorisation de diffuser cette émission, sans qu'on n'en connaisse la justification, contribuant ainsi à alimenter une délétère suspicion sur tous les intervenants !

Quant à la démonstration de décrochage faite par un pilote de voltige sur un petit monomoteur (aussi compétent soit-il dans sa spécialité, nul n'en doute) elle n'est pas concluante, les réactions d'un petit appareil à commandes de vol par câbles sont tout à fait différentes de celles des jets modernes, de plus de 200 tonnes, à commandes électriques actionnées par plusieurs calculateurs de bord.

En fait, je rappellerai ici que la plupart des pilotes de ligne n'ont qu'un vague souvenir de leurs premiers et quelques décrochages effectués sur les avions d'entraînement. Il en résulte que de jeunes pilotes, avec seulement un faible nombre d'heures de vol, n'ont, non seulement jamais approché la phase de décrochage - où plutôt d'approche de sortie du domaine de vol - de l'avion sur lequel ils ont été qualifiés, mais ignorent son comportement en cas de différents dysfonctionnements ayant, par exemple, conduit à une configuration de super-décrochage (très importante assiette et incidence, avec alarme sonore et visuelle) et, surtout, ce qu'il convient de faire pour sortir de cette situation, qui conduit irréversiblement à la catastrophe !

Sachant qu'il n'est pas envisageable de pouvoir reconstituer en vol de telles situations, il serait cependant possible d'effectuer un vol avec les pilotes à qualifier, en leur montrant comment réagir face à la survenance de certaines anomalies, par des manœuvres très simples quasi-instantanées. Bien que le cas que j'ai déjà cité : *“Lors d'un vol d'entraînement en Caravelle, à 18.000 pieds, l'exercice consistait à faire “décrocher” l'avion, afin que le pilote perçoive les signes précurseurs et sache récupérer la situation. Or, le stagiaire n'ayant pas fait la bonne manœuvre corrective, en moins d'un tour de vrille, nous avons perdu 8.000 pieds. Bien sûr, on est remonté à 18.000 pieds et le pilote stagiaire a, cette fois, correctement effectué les manœuvres salvatrices”*, ne puisse plus être exactement reproduit de nos jours, il montre quand même *“qu'un homme prévenu en vaut deux !”*. Il est certain que ce pilote qui se trouverait, par la suite, dans une telle situation, saurait comment réagir efficacement.

Alors, pourquoi ce type d'exercice ne figurait-il pas dans les programmes de formation ? Parce que les constructeurs ont affirmé que l'avion ne pouvait pas sortir de son domaine de vol et également pour une question, comme on dit, de “gros sous”, dans un flou “no man's land” entre économie et sécurité !

Cela étant, dès que les enquêtes seront terminées, il n'est pas impossible que des recommandations soit formulées quant à la gestion de situations anormales en altitude.

Voici également les commentaires du commandant Gérard Arnoux (dont les déclarations lors dudit reportage ont été tronquées). Il explique les raisons de l'état de sidération apparent de nos malheureux collègues qui ont certainement été confrontés à un problème infiniment plus complexe que ce reportage trompeur et simpliste lequel constitue une falsification délibérée de la part de ses auteurs.

Pour répondre aux partisans du laisser faire, du laisser dire, de la liberté d'expression, il déclare :

- que ce reportage est un faux intentionnel, simplement parce que lorsque l'on prétend faire profession de journalisme d'investigation on doit faire preuve d'un minimum de déontologie singulièrement absente en l'espèce ;
- qu'ainsi tout un chacun conviendra qu'on doit s'interdire, entre autre, de travestir la vérité et pour ce faire de supprimer du débat contradictoire organisé par caméra interposée, le principal et plus solide argument de l'un des protagonistes étant occulté ;

- que c'est un document diffamatoire vis à vis de nos collègues disparus, diffamatoire vis-à-vis de leur famille et diffamatoire vis-à-vis de tous les pilotes d'Air France, une insulte à leur professionnalisme.
- que le journaliste français qui a habilement abusé et manipulé la Direction de la chaîne Galaxie presse, n'en sortira pas grandi pour autant, car, comme le disait Albert Camus, dans son manifeste inédit exhumé récemment : *“Un journaliste indépendant sert la vérité dans la mesure humaine de ses forces. Cette mesure si relative qu'elle soit, lui permet du moins de refuser ce qu'aucune force au monde ne pourrait lui faire accepter : servir le mensonge”*.

**Question :** *Très intéressé par l'avenir de notre compagnie Air France, pouvez-vous nous dire quel rôle peut avoir la fédération nationale de l'aviation marchande pour l'aider à passer ce mauvais cap ?*

**Réponse :** La FNAM, premier syndicat professionnel du secteur, que vous citez - dont Air France est un membre très influent - a envoyé dix propositions aux candidats à la présidentielle pour permettre au pavillon français d'être plus compétitif. Elle a également demandé une baisse des coûts du travail et, parmi toutes les requêtes, elle a souhaité une réflexion sur le montant de la taxe d'aéroport et sur les coûts de sûreté.

Il est vrai que la part des compagnies aériennes tricolores dans le transport aérien français (trafic intérieur et trafic entre la France et l'étranger) ayant fondu de 11 points en dix ans, est tombé à 48 %. Cela provient du fait que certains de nos concurrents n'ont pas les mêmes contraintes que celles qui pèsent sur le transport aérien français. Ont été pointées du doigt les compagnies du Golfe, d'Asie ou de Turquie, mais aussi, en Europe, les transporteurs allemands, britanniques et irlandais.

Finalement, l'objectif de la FNAM est de restaurer la compétitivité du transport aérien français ; faire de la France la principale porte d'entrée en Europe des voyageurs étrangers et faire du développement durable une arme de compétitivité.

Pour arriver à ce que l'Hexagone devienne la principale porte d'entrée en Europe, le maintien des vols de nuit (essentiellement pour les avions cargos) a également été cité, ainsi que l'amélioration de l'accès aux aéroports parisiens et régionaux, comme indiqué, plus haut, dans la réponse à la question sur les aéroports.

Enfin, pour que le développement durable devienne une arme de compétitivité, la FNAM a souhaité que le produit du système européen d'échanges de permis d'émissions (ETS) - auquel fait partie le transport aérien - soit utilisé pour améliorer la performance environnementale du secteur et la préparation de l'arrivée des nouvelles technologies.

**Question :** *Étant donné que de nombreuses compagnies disparaissent malgré de drastiques plans de restructuration, on se demande qu'elle en est vraiment l'utilité ?*

**Réponse :** De tels plans ont été lancés depuis des années. Exemples : Celui d'Air France prévoit d'augmenter la productivité, de bloquer les salaires,... British AW qui vient de racheter BMI à Lufthansa prévoit de supprimer près de la moitié de l'effectif, soit environ 1.200 emplois. Justification de ces plans :

- soit, dans le cas d'Air France, du fait de l'augmentation généralisée des coûts, essentiellement, en ce début 2012, par l'augmentation du coût carburant qui représente maintenant 30% des coûts directs d'exploitation ;
- soit, dans le cas de British, pour éviter les doublons.

Ayant traité dans mes chroniques antérieures des conséquences et effets pervers de ces plans à plus long terme, je n'y reviendrai pas ici.

**Question : La consolidation du secteur aérien ne présage-elle pas une modification profonde du fonctionnement des compagnies ?**

**Réponse :** Cette question appelle une longue réponse, déjà faite, sur l'histoire de l'évolution du monde de l'aérien, depuis la "deregulation" Carter de 1978 : disparition de centaines de petites compagnies ; accords de coopération technique et commerciale (partage de codes - "code-share") ; fusions/absorptions ; émergence des compagnies "low-cost" ; création d'hyper-groupes qui deviendront de puissants monopoles intouchables, une fois le processus de concentration terminé.

Force est de constater que l'augmentation des coûts est un facteur de consolidation, indispensable à la survie des compagnies, quelles soient de petite taille ou des "majors".

\* En France, Air France/KLM a compris qu'il convenait de changer de stratégie. Abandonnant les critiques des concurrents du Golfe ("*ils sont en train de tuer notre industrie*") va s'allier à Etihad Airways, dans le cadre d'une première phase de rapprochement.

Il en est de même pour certaines petites compagnies. Tel est le cas d'Air Caraïbes et Corsair qui, fin mars, à la suite de la flambée du coût du carburant, ont signé un accord de partage de codes sur tous leurs vols transatlantiques. Les faits montrent que ce changement de stratégie - remplacement d'une concurrence à couteau tiré par une coopération salutaire - est souvent une première étape vers des rapprochements plus importants (OPA/OPE, fusion/absorption) à moyen terme, vers lesquels ces deux compagnies seront probablement aspirées.

\* Aux États-Unis, après l'absorption par America West d'US Airways en 2005, ce sont les syndicats eux même qui ont poussé American Airlines (troisième compagnie américaine placée sous chapitre 11 fin 2011) à fusionner avec US Airways (quatrième compagnie américaine), ce qui est une grande première, aujourd'hui. Les principaux syndicats d'American (qui représentent 55.000 employés) ont même déjà signé avec US Airways un accord sur les conditions de travail en cas de fusion. On comprend qu'une telle fusion créerait la première compagnie mondiale avec 18 % du marché américain (domestique et international), devant United (15%), qui avait absorbé Continental en 2010, et Delta (14%), qui avait absorbé Northwest en 2008.

**Question : À la mi-mars une inquiétante information selon laquelle Air France, ayant enregistré de lourdes pertes, était au plus mal, sa survie étant même mise en doute ?**

**Réponse :** Contrairement à British Airways/Iberia et à Lufthansa, après avoir annoncé de lourdes pertes en 2011, les analystes prévoient pour Air France/KLM, un doublement des pertes en 2012. Et cela malgré une augmentation des recettes et de bons coefficients de remplissage !

Raisons de ces pertes : notamment, la hausse du prix du carburant ; la moindre croissance économique et la concurrence des "low-cost" (dont Ryanair avec sa flotte de plus de 280 appareils et plus de 8 millions de passagers par mois et EasyJet qui, dans les 12 derniers mois, a transporté plus de 55 millions de passagers). Alors, la crainte de voir disparaître Air France est-elle fondée ?

Effectivement, des compagnies de tout premier rang - telles Swissair et Sabena en Europe - ont disparu de l'échiquier, depuis plusieurs années. Tout récemment, après la compagnie espagnole Spanair, la compagnie hongroise Malev a également cessé ses opérations. Ces deux cessations d'activité traduisent les grandes difficultés des compagnies régulières européennes face non seulement aux "low-cost", mais également aux compagnies du Golfe ou asiatiques, pour celles qui assurent une activité long-courrier.

Cela étant, rassurons-nous, car la réaction du nouveau patron - en la personne de Alexandre de Juniac - a conduit à un plan stratégique "Transform 2015" (Gel des salaires et des embauches ; réductions d'effectifs ; révision des conventions collectives des différentes catégories de personnels ; suppression de plusieurs lignes non rentables ; créations de bases régionales ; etc...) qui, après négociation, paraît avoir été accepté par la grande majorité des organisations professionnelles représentatives et devrait améliorer de 20% l'efficacité économique, d'ici à trois ans.

Quant à la coopération, Air France discute d'une alliance commerciale avec Etihad Airways, ce qui enrichirait sa desserte du Moyen-Orient, plus étoffée depuis Amsterdam que depuis Paris.

Par ailleurs, en ce début avril, la compagnie française a inauguré une nouvelle ligne Paris/Wuhan, en Chine, où 80 entreprises françaises sont déjà implantées. Alors qu'il y a toujours un risque d'ouvrir une ligne long-courrier, ici il est minime puisqu'Air France, pour compenser les pertes, reçoit une aide financière des autorités locales.

Cela remet en mémoire le cas de Ryanair qui, ayant reçu une compensation de l'aéroport de Strasbourg, avait été condamné par la justice française et, de ce fait, interrompu la desserte de cet aéroport. Il est vrai que le principe d'aide, très encadré en Europe, est beaucoup plus opaque dans de nombreux autres pays.

De plus, Air France a signé, avec China Eastern, un accord commercial de partages de coûts et de recettes, à la manière de celui déjà en vigueur avec China Southern, ce qui montre l'importance de la Chine pour Air France, non seulement dans la réponse à une demande de clientèle d'affaires, mais également dans celui du développement du tourisme.

Finalement, cette adaptation à la mutation du marché mondial ne peut être que de bonne augure pour la pérennité d'Air France.

Après cette conclusion optimiste, une interrogation reste préoccupante : Dans quelle mesure le prix moyen du baril qui était, il y a trois mois de 98 US\$, est passé à 120 US\$ en cette fin avril, ne va pas limiter, voire annuler, les gains attendus du Plan "Transforme 2015", lequel avait été établi sur une base inférieure à 100 US\$ ? La réserve de 400 millions € sera-t-elle suffisante pour faire face au surcoût carburant ? Dans la négative, il ne faudrait pas s'étonner d'une nouvelle hausse des prix du billet.

Pour terminer avec le titre "*la fin programmée d'Air France*", la prise en compte des données actuelles et la brutale disparition de grandes compagnies nationales, n'autorise pas à écarter ce risque, même si certains le considère comme étant faible. En revanche, la compagnie Air France ne disparaîtra pas dans le sens qu'elle n'existera plus, mais elle n'est déjà plus la même. La finalité d'Air France d'aujourd'hui est bien différente de celle de notre ex-compagnie nationale. En fait, elle sera de plus en plus intégrée dans des ensembles, de plus en plus importants, voire supra-nationaux, qui feront que nous ne reconnâtrons plus notre compagnie nationale, avec son glorieux passé, son âme originelle s'étant envolée depuis longtemps.

**Question :** *Est-il vrai que KLM effectue ses vols long-courriers avec un troisième pilote dit "de croisière" ?*

**Réponse :** On apprend que les coûts des pilotes hollandais seraient environ 20% moins élevés que ceux des français, dont 13% seraient liés à la différence de charges sociales entre les deux pays. Cette différence de coûts entre les deux compagnies dépend essentiellement d'une particularité de KLM : "le pilote de croisière", jeune diplômé qui n'est qualifié que pour la partie vol de croisière et non pas pour le décollage ou l'atterrissage.

Certes, KLM n'a enregistré aucun accident et on ne peut que s'en féliciter. Cela étant, si cette information était confirmée, une constitution d'équipage avec un copilote de croisière - indépendamment de savoir quelle devrait être le contenu de sa formation - serait une situation potentiellement accidentogène qu'il convient de dénoncer. Je ne pense pas qu'Air France, à la suite de l'accident du vol Rio/Paris s'engage sur ce terrain d'atteinte à la sécurité des vols. Il reste cependant à relever que dans deux compagnies du même groupe l'approche sécurité est différente.

— \*\*\* —