

Lettre de février 2013

Bonjour,

*** Vous ne souhaitez plus recevoir mes chroniques ? Alors, merci de prendre quelques secondes de votre temps en tapant "FIN" dans la case Objet. Ainsi, votre adresse courriel sera aussitôt supprimée et vous contribuerez à mon souhait de ne pas vous importuner.**

** En revanche, si vous avez un ou plusieurs amis qui - comme vous - sont intéressés par ce monde de l'aviation, alors - avec leur accord - vous pouvez me communiquer leurs adresses courriels. Ainsi, ils seront automatiquement et gracieusement destinataires de mes Lettres et Chroniques.*

— *** —

1.- Chronique de Janvier

Cette chronique étant longue, elle peut - bien sûr - être lue du début à la fin. Cela étant, vous pouvez, à partir du 3^{ème} sujet, vous rendre directement sur celui qui vous intéresse. Pour ce faire, placez le curseur sur le sujet en bleu, choisi. Il vous est indiqué d'appuyer sur la touche CTR et de cliquer. Aussitôt, le texte qui vous intéresse apparaît instantanément. Puis, après lecture, en procédant de la même façon sur "Retour", le curseur est ramené à gauche de la flèche, ci-après :

==> La chronique répond aux questions suivantes : Farfadets ; Internet à bord des avions ; [Neige à Roissy et Orly et réduction du trafic de 40% décidée par le ministre des transports](#) ; [Taxe carbone](#) ; [Sécurité arienne en 2012](#) ; [Air France low-cost](#) (*Plusieurs questions concernant ce sujet, elles ont été regroupées et présentées sous forme d'interview, ce qui est plus facile à lire qu'un long texte.*)

2.- A400M Une saga européenne (Tout savoir sur la naissance de l'A400M, avion de transport militaire polyvalent). Ouvrage de Pierre Sparaco (journaliste, éditorialiste et écrivain). Éditions Privat. Page de couverture dans le fichier joint.

3.- Mémoire, illustration et défense de Mermoz

Pour toute information concernant le riche programme de 2013, prendre directement contact avec Alain Bergeaud : alain.bergeaud@free.fr, ou : 06 07 10 52 56.

"J'estime que l'on se doit de toujours faire mieux. Aussi, je donne tout ce que je peux donner. Je finis par trouver que la vie est bien belle et plus je la risque, plus elle a de la valeur. Je suis heureux, tout simplement".

Jean Mermoz. (Extrait d'une lettre à sa mère).

Bien cordialement.

Jean Belotti

Chronique de février 2013

Questions diverses

Question : *Dans les phénomènes observables par les passagers, décrits dans votre récent ouvrage "mieux comprendre le transport aérien", vous n'avez pas cité les farfadets ?*

Réponse : Simplement parce que les farfadets (ou jets bleus, ou sylphes rouges, *sprites* en anglais) ne sont pas visibles du sol ou d'un avion de ligne, car ils se situent dans la thermosphère, à une

altitude d'environ 100 kilomètres. De plus, ces phénomènes de fluorescence optique, provoqués par des décharges électriques à la verticale d'orages sous-jacents, ne durent généralement que quelques millisecondes.

Question : Où en est l'installation d'internet à bord des avions ?

Réponse : En 2008, AF/KLM a lancé un site Internet communautaire ("Bluenity") dont le but est de mettre ses clients en relation. Mais ce n'est qu'en 2009, que Qatar Airways a signé un accord avec OnAir, pour installer internet à bord de ses appareils monocouloir. Ainsi, la possibilité est offerte aux passagers de se connecter à internet à partir de leur ordinateur portable et de leur téléphone mobile, pour envoyer et recevoir des courriels et des "sms".

En janvier 2013, on apprend qu'United Airlines a installé une connexion Internet WiFi (technologie satellite Ku-band, développée par Panasonic Avionics) sur un de ses Boeing 747, offrant à ses clients la possibilité de rester connectés lors d'un voyage en long-courrier. Également sur deux Airbus 319, effectuant des vols domestiques. La généralisation à toute sa flotte est prévue. Mais, attention, ce n'est pas donné ! Tarifs en fonction de la durée du vol : débit « Standard », entre 4 et 15 US\$; débit « Accéléré », entre 6 et 20 US\$.

Question : Après les chutes de neige de fin janvier, j'ai été très étonné de la déclaration du ministre des transports fixant à l'aéroport de Roissy une réduction du trafic de 40%. Ne croyez vous pas que l'importance d'une diminution d'activité n'a pas à être fixée par l'Administration, mais plutôt par l'aéroport ?

Réponse : Tout d'abord, il convient de savoir que la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) a, entre autres missions, celle de contrôler le bon fonctionnement des entreprises concernées par le transport aérien. Il existe également une deuxième raison, sous-jacente, celle de l'application du principe de précaution (longuement décrit dans ma chronique de novembre 2001). Il consiste à "ouvrir le parapluie", afin de se protéger, en cas de survenance d'un accident, contre les critiques qui ne manqueraient pas d'être portées contre l'Administration de tutelle, laquelle n'aurait pas pris les décisions appropriées afin de l'éviter,... ce que j'ai pu constater plusieurs fois. Il n'est donc pas anormal que le ministre de tutelle se manifeste.

Certes, permettre d'autoriser les avions prêts à décoller d'Orly, même s'ils avaient dépassé leur créneau horaire de décollage, a été une bonne décision. En revanche, fixer un quota de 40% n'a aucun sens. Pourquoi pas 35% ou 45% ? Il aurait été plus logique, par exemple, de créer une cellule de crise composée de représentants l'Administration de tutelle et d'ADP (Aéroports de Paris).

En effet, seuls les responsables de Roissy et d'Orly - qui, non seulement ont l'expérience d'une telle dégradation des conditions météorologiques, mais également la vivent en temps réel - sont en mesure de prendre les décisions les mieux appropriées. Pour ce faire, eux seuls sont à même de faire le pont de la situation (régulation imposée par la navigation aérienne ; épaisseur de la couche de neige ; état du déneigement des pistes et taxiways ; aggravation ou cessation des chutes de neige ; nombre de personnels et d'équipements disponibles ; cadence de passage sous les systèmes de dégivrage ; coordination avec les compagnies ; etc...). Et cela, en fonction de leurs moyens (À Roissy : 18 aires de dégivrage avions et 50 dégivreuses ; 213 engins de déneigement ; 1.200 dégivrage avions ; 27 déneigements de pistes, soit près de 400 kilomètres ; 425 tonnes de sel déversées aux abords des bâtiments. À Orly : 17 dégivreuses ; 149 engins de déneigement ; 700 dégivrages d'avions ; 21 déneigements de pistes, soit près de 275 kilomètres). [Retour](#)

Question : En plus des nombreuses taxes qui font que sur certaines lignes elles dépassent le montant du prix du billet, qu'en est-il de la taxe carbone à payer par les compagnies aériennes, qui ne manquerait pas d'être répercutée sur le prix des billets ?

Réponse : Tout d'abord, souvenons-nous de la taxe Chirac sur les billets d'avion, pour financer des programmes de santé (sida, paludisme, tuberculose essentiellement) dans les pays en

développement. Je ne résume pas, ici, les arguments figurant dans ma chronique d'octobre 2005, démontrant qu'elle n'était pas fondée et non équitable, ne pouvant que contribuer, inévitablement, à fragiliser encore plus le transport aérien, industrie de plus en plus sensible à son environnement. D'ailleurs, la France n'a pas réussi à faire des émules, car à part six pays africains, le Chili et la Corée du sud, aucun autre n'a introduit une telle taxe sur l'aviation.

Je rappelle simplement que, six ans après son lancement en 2006, cette taxe a ponctionné les compagnies aériennes de 185 millions d'€ en 2012 et plus d'un milliard depuis 2006.

Quant à cette nouvelle taxe carbone, voici ce que l'on peut retenir :

1.- La Commission européenne avait annoncé que les billets d'avions seraient majorés en Europe, à partir de 2012, pour aider les compagnies aériennes à financer leur contribution à la lutte contre le réchauffement climatique imposée par l'Union européenne (UE) dans son espace aérien, avec la justification suivante : *“Les compagnies aériennes connaissent avec certitude le nombre de quotas (droits à polluer) qu'elles recevront à titre gratuit chaque année jusqu'en 2020. Au prix courant du marché, ces quotas gratuits (182 millions de tonnes en 2012, 172 millions en 2013 et les années suivantes) représentent plus de 20 milliards d'€ sur la prochaine décennie. Grâce à ces revenus potentiels, les compagnies aériennes pourraient investir dans la modernisation des flottes, l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation de carburant aviation non fossile”*.

2.- Depuis le 1^{er} janvier 2012, la législation européenne a contraint les compagnies qui opèrent en UE de payer pour l'équivalent de 15 % de leurs émissions de CO².

3.- À la suite de cette mesure, 26 des 36 membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'y sont opposés. Cette mesure a soulevé un tel tollé que l'UE l'a suspendue, début novembre 2012, sous condition et pour une durée provisoire.

Il en résulte qu'entre la collecte répartie sur les billets d'avion depuis le 1^{er} janvier 2012 et le gel de la décision en novembre 2012, ce serait 1,36 milliard d'€, que les compagnies n'auraient pas à dépenser (montants publiés : 53,6 millions pour Lufthansa ; 51,5 millions pour Air France ; 44,1 millions pour British Airways ; 33,7 millions pour KLM).

4.- Bruxelles a prévenu que les vols intra-européens, quant à eux, resteraient soumis à la taxe, qui serait rétablie, si aucun accord international n'a été trouvé, à l'automne 2013. Ceci a déclenché la réaction de 29 pays européens (réunis à Moscou), hostiles à cette taxe carbone. Ils annoncèrent préparer plusieurs mesures de représailles à intégrer dans leurs législations respectives. C'est ainsi que, par exemple, la Russie interdirait le survol de la Sibérie aux compagnies aériennes de l'UE. Cela étant, la Commission européenne a fait savoir, le 9 mars 2012, que l'UE ne renoncerait pas à la taxe carbone et qu'elle ne céderait pas au chantage du gouvernement chinois de *"geler des commandes d'Airbus en représailles de la taxe"*.

5.- Réactions à l'étranger :

* Aux États-Unis, alors que le Sénat a décidé d'exempter les compagnies américaines de la taxe carbone, les transporteurs américains ont fait appel à la secrétaire d'Etat, Hillary Clinton, pour faire entendre leur voix auprès de l'OACI. Ils estiment qu'en tenant les compagnies aériennes du monde responsables de leurs émissions devant les autorités européennes, l'Europe porte atteinte à la souveraineté des États en ce qui concerne l'espace aérien, par une pratique qui est contraire au droit international.

Quant aux républicains et démocrates, ils sont d'accord sur un point : la taxe carbone adoptée par l'UE, en janvier 2012, est contraire au droit international. Les autorités américaines accusent l'UE d'avoir pris une décision unilatérale et mettent la pression sur Bruxelles pour que cette mesure soit révisée.

* Sur les 36 nations de l'OACI, 26 - dont la Chine, les États-Unis, l'Inde et la Russie - se sont opposées à cette obligation.

* Le comité exécutif de l'Association des Transporteurs Aériens Arabes (ATAA) (réunis à Doha, le 12 avril 2012), a également dénoncé l'obstination de l'UE à mettre en place son programme d'échange de quotas d'émissions de CO² et exigé qu'elle renonce à l'application unilatérale de la taxe carbone. Son souhait étant que l'OACI travaille sur un accord global plutôt

qu'europpéen, en vue de trouver une solution pour mieux gérer l'empreinte environnementale de l'aviation civile.

Finalement, comprenons que ces mesures "écologiques" ne peuvent être efficaces qu'à la condition d'être respectées par tous les pays, à la suite d'un accord global, comme souhaité par les États-Unis et l'ATAA. [Retour](#)

Question : *Le bilan de sécurité du transport aérien confirme-t-il les progrès enregistrés depuis quelques années ?*

Réponse : Sur les dix dernières années, la moyenne annuelle des accidents aériens a été de 34 catastrophes et 773 morts. Or, en 2012, ont été enregistrés 23 accidents, ayant causé la mort de 475 personnes. La consultation des statistiques montre qu'il s'agit du nombre d'accidents le plus faible depuis la reprise du trafic aérien civil, en 1945. J'ajoute que 5 accidents se sont produits dans des pays figurant sur la liste noire des compagnies interdites en Europe.

De plus, il est important d'indiquer que ce rassurant constat ne résulte pas d'une diminution du nombre de vols. En effet, en 2012, le trafic aérien mondial a continué à progresser et avec un taux de croissance de 5,5% en ayant transporté près de 3 milliards de passagers.

Certes, il reste de nombreux progrès à faire, non seulement dans la sécurité des vols, mais également dans la prise en compte des facteurs humains. Cela étant dit, force est de reconnaître que ce bilan de 2012 est réconfortant. Il démontre que si le nombre d'accidents continue à diminuer alors que le trafic aérien est en hausse, cela ne peut résulter que de l'action de tous les intervenants : administrations, compagnies aériennes, constructeurs, navigation aérienne, équipages et personnels au sol,... [Retour](#)

—***---

AIR FRANCE LOW-COST

Question : *Que pensez-vous de la décision d'Air France de se lancer dans le low-cost, à des tarifs entre 49 et 69 €, et des options payantes ? Est-ce une solution viable ?*

Réponse : Tout d'abord, il convient de se féliciter de la réactivité de la compagnie qui entend, face à la concurrence, conserver sa place sur le marché du court-courrier. Quant à la viabilité de la solution low-cost, elle dépendra de la différence de recette globale entre les vols actuels (prix élevé du billet et coefficient de remplissage faible) et ceux du low-cost (prix peu élevé du billet et coefficient de remplissage très élevé). Plus précisément, est-ce que la recette de 59 € (moyenne entre 49 et 69 €) avec un coefficient de remplissage estimé très élevé, voire de 100%, sera supérieure à celle du prix élevé actuel du billet, avec un faible coefficient de remplissage ? Même si la réponse est affirmative - donc confirme l'avantage de l'option low-cost, quant à la recette globale - il conviendra de tenir compte des frais généraux, que chaque heure de vol low-cost devra supporter. Sachant que lesdits frais généraux de la compagnie sont beaucoup plus élevés que ceux des compagnies low-cost, d'aucuns s'accordent à penser que pour une grande compagnie, se lancer dans le low-cost n'est pas une solution susceptible de garantir sa pérennité. D'ailleurs, en Europe, plusieurs grandes compagnies y ont renoncé (ce qui a été le cas de BA avec G0, SAS avec Snow, KLM avec Buzz, Iberia avec Click Air, DLH avec Gemanwings et BMI,...).

Un risque potentiel est à signaler, celui de l'existence d'une sur-offre, sujet développé dans ma chronique de novembre 2011. Cette situation est préjudiciable à tous les concurrents. En effet, sauf si l'arrivée d'un nouveau concurrent attire une nouvelle clientèle, il en résulte que le coefficient de remplissage de tous les compétiteurs en est réduit, ce qui peut conduire certains à se retirer du marché.

Question : *Mais le plan “transform 2015” sera une source d’économie importante, d’autant plus qu’il est prévu une réduction des effectifs, n’est-ce pas ?*

Réponse : Ce plan de restructuration vise à améliorer l’efficacité économique du groupe Air France de 20 % d’ici à fin 2014, en réalisant une économie de deux milliards d’€. Il s’agit donc d’une innovation prometteuse, dès lors quelle sera acceptée par tous les personnels.

Quelques-uns des postes cités appellent les commentaires suivants :

1.- Il a été indiqué la suppression d’environ 5.000 postes de personnels au sol, de l’ordre de 1.000 postes PNC et de 500 postes pilotes, sera essentiellement traitée par des plans de départ volontaires (pré-retraite et retraite), soit 10% des 60.000 employés d’Air France. Sur l’économie prévue de 900 millions d’€, il convient de déduire environ 300 millions qui seront consacrés la réorganisation de l’activité et des processus de travail signés par les organisations professionnelles, ce qui permettra de travailler mieux avec moins d’effectif, comme c’est également le cas dans d’autres compagnies, sous la pression de la concurrence.

2.- Alors que l’économie réalisée, estimée à environ 300 millions d’€ par an, sera effective à partir de 2013/2014, il convient de préciser que pour la première année, cette économie sera équivalente au coût des départs volontaires. Cela laisse présager que les années suivantes seront donc bénéficiaires.

3.- Au sujet des réductions d’effectifs, force est de constater la situation paradoxale suivante : Alors que tous les plans dits de “restructuration” mis en place, depuis des décennies, ont comporté des coupes importantes dans les effectifs, le trafic aérien a été, quant à lui, en constante augmentation. Cela signifie que :

- soit les premiers et successifs personnels qui ont été licenciés, ou mis en retraite anticipée, étaient vraiment très peu productifs (puisque que l’entreprise a continué à fonctionner sans eux), ce qui est une éventualité non fondée ;
- soit les personnels restant en place ont supporté des charges de travail de plus en plus importantes, entraînant, de facto, des conditions de travail dégradées et, souvent, une diminution de la qualité des prestations dues à la clientèle, ce qui est une éventualité quasi-certaine.

Ayant, à plusieurs reprises, montré les effets pervers de ces mesures de redressement, il reste à espérer que ne seront pas touchés les postes touchant la sécurité des vols (formation, conditions de travail, maintenance,...), tout en déplorant la perte du “savoir-faire” de personnels qui, de toute façon, à plus ou moins long terme, seront remplacés par des nouveaux, moins expérimentés.

4.- Le gel des salaires - alors que le panier de la ménagère coûte de plus en plus cher ; que tous les autres coûts augmentent (gaz, électricité, essence,...) - ne peut conduire qu’à la démotivation des personnels qui, de surcroît, ne recevront plus les primes liées à la productivité et aux promotions. De plus, l’annonce de contrats à durée déterminée et de contrats d’intérim est une solution qui n’est pas de nature à motiver les personnels, alors préoccupés par l’insécurité de leur emploi. Quant à avoir davantage recours à la sous-traitance, il n’est pas certain que cela serait moins coûteux que les propres prestations internes de la compagnie, sauf à solliciter des entreprises de bas niveau, peu coûteuses, mais peu performantes sur le plan de la fiabilité, voire de la sécurité.

5.- Augmenter la productivité en augmentant le temps de travail des navigants en passant de 530 à 655 heures de vol par an, sur moyen-courrier et à 730 heures sur long-courrier et en réduisant la composition de l’équipage à un personnel navigant commercial (PNC) pour 45 passagers, soit un de moins sur long-courrier, appelle quelques commentaires.

Ces dispositions ont été acceptées par les pilotes - pas encore par le PNC - alors que non seulement leurs syndicats français, mais également européens, viennent de s’opposer aux nouvelles conditions de travail élaborées par l’Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), au sujet des limitations de temps de vol (Flight Time Limitations - FTL). Si ces représentants des pilotes - qui ne sont pas les seuls, mais les derniers responsables dans la

chaîne de responsabilité du déroulement des vols, et les premiers concernés en cas d'accident - réagissent, c'est qu'il y a forcément de bonnes raisons. Et il est inquiétant de lire que l'AESA "défend un texte au service des contingences économiques des compagnies aériennes et au détriment de la sécurité des passagers" ; qu'il "met clairement en danger la sécurité des vols, et en conséquence celle des passagers dans le ciel européen" ; qu'il va autoriser :

- des temps cumulés d'éveil extrêmement longs (plus de 22 heures !) au moment de l'atterrissage, à l'issue de longues périodes d'astreinte et de longs temps de vol ;
- des vols de nuit à la durée portée à 12 heures, alors que les études scientifiques ont fixé la limite à 10 heures ;
- la possibilité de contourner des règles strictes sur les horaires de service, en contradiction avec les rythmes circadiens, à l'image des enchaînements de départs très matinaux ;
- des équipages d'astreinte sans limitation de durée, avec impossibilité de planifier leur sommeil pendant de nombreux jours".

6.- Supprimer plusieurs lignes non rentables ou réduire la fréquence de desserte, voire la suppression de certains vols, indépendamment de la réaction d'une certaine clientèle pénalisée, entraîne une part plus importante des frais généraux sur chaque heure de vol. On ne peut s'empêcher de penser à l'époque où était pratiquée la "péréquation", consistant à faire une ponction sur les lignes bénéficiaires, afin d'indemniser celles déficitaires, ce qui permettait d'irriguer l'ensemble du territoire national.

7.- Tout en déplorant l'existence de tels plans, le traitement social choisi par Air France semble moins drastique que celui d'autres compagnies, également contraintes de procéder à d'importantes réductions de leurs coûts (comme British AW, Ibéria, EIAI, et tout récemment les compagnies des pays nordiques).

--- *** ---

Depuis des décennies, lors des périodes de récession, de tels plans ont vu le jour. Or, étant donné que les phases de ralentissement de l'activité ont toujours été suivies d'une reprise, puisque le nombre de passagers transportés est en constante progression, force est de constater que dans la phase de reprise :

- la perte du savoir-faire des personnels qui ont été mis à la retraite anticipée est préjudiciable à l'efficacité de la compagnie ;
- il est alors urgent de procéder à des embauches qui ne sont pas forcément opérationnelles dans de brefs délais ;
- quant aux employés restés en place, ce sont eux qui - comme déjà dit - supportent la charge de travail supplémentaire, en devant travailler plus vite et mieux.

Bien sûr, on ne peut pas imaginer qu'Air France ne soit pas au courant de toutes les données à prendre en compte. Alors, il reste à espérer que les efforts engagés par la compagnie permettront d'assurer sa pérennité.

Question : *Il y a quelques mois, Air France ayant enregistré de lourdes pertes, était au plus mal, et sa survie avait même été mise en doute ?*

Réponse : Effectivement, après avoir annoncé de lourdes pertes en 2011, les analystes avaient prévu un doublement des pertes en 2012 pour Air France/KLM. Raisons de ces pertes : notamment, la hausse du prix du carburant ; la moindre croissance économique ; la concurrence des "low-cost" (dont Ryanair, avec sa flotte de plus de 280 appareils et plus de 8 millions de passagers par mois ; 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 ?

Il est vrai que des compagnies de tout premier rang - telles Swissair et Sabena en Europe - ont disparu de l'échiquier, depuis plusieurs années. Tout récemment, après l'espagnole Spanair, la compagnie hongroise Malev a cessé ses opérations, faute de liquidités suffisantes. 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 dit :

- Air France a signé d'importants accords de coopération qui montrent qu'elle s'intègre dans la mutation du marché mondial. C'est ainsi que l'alliance Sky Team, devenue une des meilleures alliances mondiales à rattrapé son retard sur Star Alliance, par le nombre de points desservis dans le monde, les fréquences, les avantages clients et le nombre de partenaires.
- Le projet "Best" - de montée en gamme sur le long-courrier, pour devenir l'une des meilleures compagnies du monde, en termes de qualité de services B777 (par la mise en place d'un siège plus confortable et d'une configuration des sièges moins dense entre 2014 et 2016) - va concerner 44 Boeing.
- Très bien pensée également, la stratégie de développement sur la Chine, pour faire de Paris le point privilégié des Chinois en Europe et d'attirer les hommes d'affaires européens sur ses avions, offrant un excellent produit comparable à celui de la concurrence.
- La création de HOP, regroupement des filiales régionales Britair, Regional et Airlinair (98 avions de 48 à 100 sièges assurant près de 500 vols par jour, vers plus de 130 destinations françaises et européennes), gagnera en autonomie de gestion. Mais, bien que n'étant pas une vraie low-cost, ce regroupement bénéficiera de certains avantages de la maison mère (programme de fidélité Flying Blue, probablement quelques vols en partage de codes, etc...).

Tout cela ne peut être que de bon augure pour sa pérennité d'AF/KLM.

Pour terminer avec le titre "*la fin programmée d'Air France*", la prise en compte des données actuelles conduit à considérer que le risque est faible, ce qui a été confirmé par son président : "*En termes juridiques, une OPA lancée par des intérêts non européens est impossible, car ils ne pourraient pas prendre plus de 50% du capital*". En revanche, notre ex-compagnie nationale ne disparaîtra pas dans le sens qu'elle aura cessé d'exister, mais sera de plus en plus intégrée dans des ensembles, de plus en plus importants, voire supranationaux, qui fera que nous ne reconnâtrons plus notre compagnie nationale, avec son glorieux passé, celui que nous avons connu. [Retour](#)

--- *** ---