

Chronique de décembre 2011

Question : D'où provient ce délais de 90 secondes pour l'évacuation de tous les passagers ?

Réponse de Franber TOURET, ex certificateur et acteur à la réglementation aéronautique : *“Le règlement américain FAR 25 (Federal Air Regulation 25) ainsi que le règlement européen correspondant ont pour exigence commune dans le cadre de la certification des avions civils qu'en cas de crash "survivable" la totalité des passagers puisse évacuer l'avion en moins de 90 secondes, dans les conditions critiques de configuration de l'avion (par exemple attitude défavorable de l'avion selon la rupture d'un des atterrisseurs ou par exemple encore feu d'un côté de l'avion) avec la moitié des issues de secours disponibles. Les essais effectués dans le cadre de la certification doivent être réalisés avec des personnes représentatives du passager "Lambda", tant en ce qui concerne la palette des âges, le sexe et la méconnaissance de l'avion. C'est sur la base de ces essais qu'est fixé le nombre maximal de passagers que l'avion peut transporter”.*

Question : Le diplôme des PNC est-il le même pour toutes les compagnies européennes ?

Réponse de Christophe Hardin - Organisme de formation PNC : *“Le C.S.S “Certificat de Sécurité Sauvetage” a évolué voilà quelques années pour s'intituler désormais le C.F.S, “Certificat de Formation à la Sécurité”. C'est, bien sûr, toujours un diplôme d'État, mais qui, maintenant, dans le cadre de l'évolution de la réglementation européenne (EU.OPS) est harmonisé avec les autres formations PNC en Europe pour qu'elles soient, en principe, équivalentes.*

À propos de l'évolution de la réglementation européenne, le nombre de PNC réglementaires à bord des avions n'est plus imposé par le nombre de passagers à bord, mais par le nombre de sièges en cabine (EU.OPS sous partie O 1.990)”.

Question : À la suite de la grève des stewards et hôtesses d'Air France, un de nos ministres a réclamé qu'Air France assure un service minimum dans le cas d'une grève, ce qui serait de nature à minimiser les perturbations subies par les passagers que nous sommes. N'est-ce pas une bonne suggestion ?

Réponse : Deux réponses peuvent être apportées.

La première est celle qui s'appuie sur le postulat que l'État n'a pas à s'immiscer dans les affaires privées. Il ne peut donc exiger la réalisation d'un service minimum qu'à des sociétés dont l'activité est vitale ou de service public. De nos jours, les deux premières sociétés auxquelles on pense sont la SNCF et EDF qui - à tout le moins pour le moment - sont encore en situation de monopole ou quasi-monopole. Mais ce n'est plus le cas d'Air France puisque :

- d'une part après sa privatisation, l'État ne détient que 15% de son capital ;
- et que, d'autre part, les lignes sur lesquelles elle assurait un service public en situation de monopole sont désormais en concurrence avec plusieurs autres transporteurs.

Il en résulte que dans le cas d'une grève, sans obligation d'un service minimum, ce sont les passagers pénalisés, eux-mêmes, qui peuvent sanctionner ladite compagnie en s'adressant à la concurrence.

La seconde est celle qui s'appuie sur le principe que l'État, garant du bon fonctionnement de toutes les activités de la nation, doit intervenir dès lors qu'une minorité (donc non représentative) pénalise l'ensemble du pays. En clair, l'État ne peut pas “laisser-faire” et doit réagir pour protéger les citoyens et les entreprises pénalisées.

Ainsi, la première repose sur l'application des règles du système politico-économique en place. La seconde repose sur les notions de logique et de justice. Ne peuvent-elles pas coexister ? La solution ne passe-t-elle pas par une action sur le contenu de droit de grève ?

Certes, le droit de grève est un droit des salariés prévu par la Constitution. Son principe ne peut

donc pas être contesté, mais l'exercice de ce droit est cependant soumis à certaines règles définissant les critères et conditions devant être réunis pour qu'une grève soit licite. Il ne peut se faire que dans la "limite de l'abus". C'est ainsi que, par exemple :

- la grève devient illicite lorsqu'elle désorganise gravement l'appareil de production ;
- toute entrave physique ou pression psychologique sur des non-grévistes (les "piquets de grève") peut caractériser une faute lourde des salariés grévistes ;
- l'occupation du lieu de travail est illicite, car elle porte préjudice au droit de propriété.

Alors, la question posée est de savoir s'il ne serait pas légitime d'inclure une nouvelle clause (comme le service minimum, entre autres...) dès lors que les conséquences de la grève pénalisent, non pas uniquement l'entreprise concernée, mais l'ensemble des activités du pays, en prenant, de surcroît, pour le cas qui nous concerne, les passagers en otages ?

Question : Où en est la généralisation des vols effectués avec des moteurs alimentés avec des huiles végétales, décrits dans votre chronique de mars 2010 ?

Réponse : De nos jours il y a trois types de bio-carburants : Le premier, issu du colza, a été considéré comme ayant été à l'origine de l'augmentation des prix des denrées alimentaires, ce qui n'est pas le cas des deux autres, à savoir : les déchets forestiers ou agricoles et les algues. À ce sujet sachons qu'Air France/KLM œuvre pour la mise en place de politiques et de réglementations globales centrées sur l'utilisation de ces ressources actuellement limitées par les secteurs ne pouvant encore bénéficier d'aucune alternative aux carburants liquides. L'objectif (rappelé par Pierre Caussade, Directeur Environnement et Développement Durable) est de démontrer la faisabilité technique et économique d'une chaîne complète de production de kérosène synthétique en France, depuis la collecte de la biomasse jusqu'à la synthèse de carburant. Cette unité pilote est en cours d'implantation sur le site de Bure Sauron (près des départements de la Haute Marne et de la Meuse). Elle devrait produire, dès 2014, 2.000 tonnes de bio-kérosène. Ce faisant, Air France/KLM agit en faveur du développement de bio-carburants à faible empreinte carbone, n'ayant pas d'impact environnementaux ou sociaux négatifs. Le groupe participe ainsi à l'atteinte de l'objectif fixé pour les compagnies de l'IATA (Association Internationale des Transporteurs Aériens) : l'usage par l'aviation de 7% de bio-carburants en 2020.

Question : Les américains ayant envisagé d'améliorer l'expérience des futurs pilotes, quels en seront les effets directs sur la sécurité des vols ?

Réponse : Effectivement, on apprend que la FAA (Agence Fédérale de l'aviation Civile) a proposé qu'un candidat copilote sur un avion de ligne devrait avoir au moins 700 heures de vol, alors qu'actuellement ce seuil peut être réduit à 250 heures. Ce seuil de 700 heures est d'ailleurs inférieur à celui de 1.500 heures, souhaité par le Congrès, pour assurer une meilleure sécurité de l'Aviation civile.

Il importe de savoir que le lien entre expérience acquise et nombre d'heures de vol dépend non seulement ;

- du nombre d'heures de vol effectuées pendant la formation ;
- du contenu de la formation (cours théoriques, entraînement sur simulateur, exercices en vol et maniabilité) ;

mais également de la nature des vols effectués après la formation initiale, à savoir, entre-autres :

- de l'origine de l'expérience acquise (armée de l'air/ aéronavale ou aviation civile) ;
- de la fonction assumée (copilote et/ou commandant de bord) ;
- du type d'avion (à hélices ou jet, mono ou multimoteur,...) ;
- du type de réseau fréquenté (vols systématiques à vue ou procédures de vols aux instruments) ;
- de la longueur du réseau (long ou court-courrier) qui conditionne le nombre de vols (décollages et atterrissages) et le nombre d'approche aux instruments.

Il en résulte que les combinaisons possibles de ces diverses situations, conduisent, pour un même nombre d'heures de vol, à des expériences, donc des compétences bien différentes les unes des autres.

Question : *Dans votre chronique d'octobre vous avez cité l'existence d'un "Boeing French Team", composé d'un ensemble d'industriels français, participant à la production du B787. La participation de sociétés françaises joue-t-elle un rôle important dans la chaîne des fournisseurs de l'avionneur américain ?*

Réponse : Certainement, car dans le cadre du programme 787 Dreamliner, Boeing a effectivement fait appel aux meilleurs de l'aéronautique mondiale, en intégrant dans la "Boeing French Team" plusieurs entreprises françaises, dont certaines de tout premier rang (Dassault Systèmes - Deutsch - Labinal - Latécoère - Liebherr Aerospace - Lisi Aerospace - Messier-Bugatti - Messier-Dowty - Michelin - Radiall - Snecma - Souriau - Zodiac Aerospace et Thales, le leader mondial de l'électronique et des systèmes), et ceci grâce à leur capacité d'innovation, leur niveau d'excellence et leur savoir-faire technologique dans plusieurs domaines (les freins, la connectique, l'électronique, les trains d'atterrissage, les portes, la conception d'ensemble assistée par ordinateur, ...).

Ajoutons qu'actuellement, plus d'une centaine d'entreprises françaises sont présentes sur les programmes Boeing ce qui fait de la France un fournisseur majeur et stratégique de Boeing. Rappelons que cette relation de partenariat a débuté avec CFM International, co-entreprise créée en 1974 par General Electric et Snecma (Groupe Safran). Fruit de cette collaboration, le moteur à réaction CFM56 équipe près de 12 000 appareils civils et militaires de Boeing dans le monde. Ce partenariat historique avec Safran s'étend aujourd'hui à d'autres filiales du groupe français. C'est ainsi qu'en 2003, Boeing a salué le savoir-faire français, Messier-Bugatti et Radiall ayant été reconnus par le Groupe comme "Fournisseur de l'Année".

Enfin, la contribution économique de Boeing en France est extrêmement importante en termes de chiffre d'affaires pour l'industrie française (4 milliards US\$ annuel) et d'emplois créés dans l'Hexagone (23.000). Cette magnifique réussite de nos industriels doit être mise en exergue et nous ne pouvons que nous en féliciter.

Question : *Le fait qu'Air France se lance dans les vols "low-cost" ne va-t'il pas conduire à une sur-offre ?*

Réponse : En 2003, j'écrivais "Dès lors que les "low-cost" s'immisceront sur les lignes des groupes en place, elles déclencheront des réactions de riposte. Les compagnies dites "régulières" - qui avaient créé leurs propres filiales "charter" - créeront leurs propres filiales "low-cost", en proposant, certes, des tarifs légèrement plus élevés, mais restant attractifs, car compensés par des avantages qui n'existent pas chez les "low-cost" actuelles". Air France a effectivement créé sa filiale low-cost "Transavia" et vient de mettre sur pieds une structure "low cost" permettant de se lancer dans la desserte européenne en concurrençant Ryan Air, Easy jet et d'autres. Pourtant, en Europe plusieurs grandes compagnies 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,...).

Certes, ce processus d'attraction de la clientèle par une baisse des tarifs - bien analysé par les économistes et confirmé par les faits - s'appuie sur l'offre d'un même produit, dit "homogène". En fait, les produits offerts sont différenciés (classes, dessertes, horaires, service à bord, ...), ce qui conduit à une situation dite d'"oligopole différencié", dans laquelle, une disparité entre les tarifs pratiqués par les concurrents n'entraîne pas automatiquement un déplacement de toute la clientèle, vers le produit le moins cher.

Cela étant, j'ai démontré, à plusieurs occasions, que cette situation dite d'"oligopole restreint" conduisait automatiquement à un équilibre instable. 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 sera réduit, ce qui conduira certains à se retirer du marché. De plus, la course à l'abaissement des tarifs, indispensable à la conquête de la clientèle des concurrents conduit :

- à la disparition de ceux disposant de la moins forte capacité financière, alors condamnés à la faillite, ce qui a déjà été constaté ;
- à l'apparition de situations dominantes, par absorption des concurrents en situation de vulnérabilité, ce qui s'est produit aux Etats-Unis, où 60% des 230 compagnies américaines ont disparu ou ont été absorbées par d'autres compagnies, devenues plus puissantes.

— *** —