

## Chronique de janvier 2011 de Jean Belotti

— \*\*\* —

### Interview de TourMag du 20 décembre 2010 “Pagaille dans les aéroports en raison de la neige”

(Lu 950 fois le 20/12/2010)

— \*\*\* —

**TourMag :** *Pour quelles raisons dès qu'il neige en France, c'est la panique dans les aéroports ? Les passagers comparent souvent la situation à des pays nordiques ou au Canada où il n'y pas forcément de problème ?*

**Jean Belotti :** Les pays comme le Canada sont souvent sous la neige, ce qui fait qu'ils ont des équipements très performants et en quantité suffisante pour minimiser les retards. Cela étant, pour l'avoir vécu à plusieurs reprises, il arrive que la neige perturbe terriblement le trafic aérien, même au Canada et également sur des grands aéroports internationaux comme New-York JFK, par exemple ou Washington, ou Boston, ....

**TourMag :** *La France est-elle en retard en matière d'équipements face à ce genre de situation ?*

**J.B. :** Elle n'est pas en retard, mais a simplement adapté les moyens de dégivrage des avions et de nettoyage des pistes à la fréquence statistique des cas de chutes importantes de neige.

Alors que presque tout le réseau routier est quasiment interrompu, avec des chauffeurs de camions et des personnes qui doivent passer la nuit dans leurs véhicules froids - sans oublier les incidents matériels - il n'y aucune raison de s'étonner et de mettre en exergue les difficultés rencontrées sur les aéroports de Roissy et Orly, où les passagers - même s'il convient de reconnaître que ces retards sont extrêmement difficiles à supporter - sont au moins au chaud !

**TourMag :** *À partir de quelle quantité de neige est-il dangereux de voler ?*

**J.B. :** Ce n'est pas que la quantité de neige (donc l'épaisseur sur les taxiways et les pistes) qui est à prendre en compte, mais également la qualité de la neige (exemple : neige humide "slush") qui freine terriblement l'avion, lui interdisant d'atteindre la vitesse de décollage.

**TourMag :** *Quels pourraient être les risques en matière de sécurité en cas de givre sur les ailes ou de neige sur la piste ?*

**J.B. :** En cas de givre, le profil des ailes est modifié et devient de moins en moins performant, interdisant le décollage ou conduisant à un crash dès le décollage. Des exemples sont connus.

En cas de neige importante sur la piste, risque de ne pas atteindre la vitesse de décollage et de ne pouvoir arrêter l'avion qu'après l'extrémité de piste. Des exemples sont connus.

C'est la raison pour laquelle lorsque les autorités aéroportuaires - après avoir pris en compte tous les renseignements sur la situation météorologique présente et prévisionnelle - décident d'arrêter les vols, ce n'est pas de bon cœur, mais c'est une sage décision de sécurité. C'est dans ce sens qu'elle doit être appréciée. D'ailleurs, il convient de remarquer que la très grande majorité des passagers prennent leur mal en patience.

**TourMag :** *Les pilotes ont-ils une formation spéciale ?*

**J.B. :** Bien sûr. Et il y a des procédures très précises en la matière qui sont strictement respectées par les équipages et les équipes spécialisées au sol, ce qui est plutôt rassurant.

— \*\*\* —

(Lu dans “La lettre enneigée d'Hector” du 21 décembre 2010 : “*Tout a été dit sur cet « épisode neigeux », la vérité et son contraire, le sensationnel, surtout s'il est approximatif, la focalisation sur Paris et sur Air France, pour ne citer que les médias spécialisés sérieux et sans oublier surtout les télé. “TourMag” a eu l'excellente idée de donner la parole à Jean Belotti. C'est de la vraie information...*”).

— \*\*\* —

## Interview de Tourmag du 27 décembre 2010

### “ADP est-il responsable des perturbations dues aux chutes de neige”

(Lu 1.646 fois le 27/12/2010)

**TourMag** : *Que pensez-vous de la déclaration de la Ministre des transports, présente sur l'aéroport de Roissy/Charles de Gaulle, annonçant l'ouverture d'une enquête pour rechercher qui était responsable des perturbations subies dans le déroulement des vols à la suite des importantes chutes de neige ?*

**Jean Belotti** : Cela signifie donc l'intention de rechercher un coupable ! Or, le seul coupable, qui ne fera pas l'objet de sanctions pénales ou civiles, c'est le mauvais temps. Un enneigement exceptionnel qui ne s'était pas produit depuis des années.

**TourMag** : *Pourtant, ce même jour, le Président d'Air France a déclaré devant les caméras que la responsabilité d'une telle situation incombait à l'aéroport ?*

**Jean Belotti** : Alors que la ministre des transports et le responsable d'ADP (Aéroports de Paris) se sont montrés prudents quant aux responsabilités éventuelles, il est certain que d'aucuns ont été surpris de l'affirmation du Président d'Air France, au sujet de laquelle, trois remarques peuvent être faites :

1.- En sa qualité de principal utilisateur de l'aéroport, Air France et ADP sont indissociablement liés, ce qui implique une constante coordination, coopération des actions entreprises. Sans être particulièrement au courant de la nature des relations (protocole, tradition, us et coutumes...) existant entre les grands patrons d'industries, les faits montrent qu'un minimum de “devoir de réserve” n'a pas été respecté.

2.- La qualification de “responsabilité” ne peut être opérante que si elle s'appuie sur des faits précis et irréfragables, ce qui n'est pas le cas, à tout le moins au moment de ladite déclaration du président d'Air France.

3.- Dans cette affaire, la position de la compagnie Air France n'est pas neutre. En effet, elle ne peut ignorer la complexité de la problématique des investissements aéroportuaires. Personnellement, j'ai longuement développé le sujet dans différents documents démontrant qu'il était impossible de faire un investissement permettant de traiter correctement tous les passagers pendant les périodes de pointe, avec comme corollaire un suréquipement “non rentable” pendant les périodes dites “creuses” (de la journée ou de l'année). Effectivement, les passagers qui se déplacent fréquemment en France ou à l'étranger font souvent la remarque selon laquelle soit l'aéroport est encombré, soit il paraît vite ! Il s'agit donc - après prise en compte de nombreux paramètres et données statistiques - de rechercher un niveau optimum d'investissement. C'est la démarche logique et pragmatique bien connue d'ADP. Elle est appliquée, non seulement sur les aéroports parisiens, mais également sur d'autres aéroports internationaux où sa compétence, son savoir-faire, ont été sollicités.

Certes, on pourrait concevoir que l'objectif d'Air France serait d'avoir la certitude de pouvoir effectuer tous ses vols, quelle que soit la dégradation des conditions météorologiques ! Mais, dans ce cas, pour répondre à cette demande, ADP devrait réaliser des investissements extrêmement coûteux et objectivement non rentables (car non utilisés pendant plusieurs années) dont seul Air France aurait logiquement à supporter les coûts ! (Important stock de glycol, équipements de déneigement et de dégivrage, non seulement à acquérir, à stoker mais à entretenir par des personnels qualifiés). Or, cette hypothèse - qui n'a d'ailleurs jamais été émise par aucune compagnie au monde - est donc irréaliste et il en résulte que la seule façon de procéder est de gérer la situation au mieux, en fonction des moyens en matériels et en personnels disponibles.

**TourMag** : *Votre explication est-elle valable pour les aéroports internationaux ?*

**Jean Belotti** : Bien sûr ! Au moment où vous me posez vos questions, je suis à New York, où, en moins de 12 heures, il vient de tomber plus de 40 cm de neige. Eh bien, toutes les chaînes TV ont annoncé, dès hier soir (26 décembre), que les principaux aéroports ont été carrément fermés. Ici, les passagers restent chez eux et ne se rendent pas à l'aéroport pour voir s'ils peuvent se débrouiller (méthode bien française) pour trouver un moyen d'embarquer et où, ce faisant, ils contribuent à encombrer l'aéroport de personnes qui y passeront la nuit ! Ici, le ministre des transports ne s'est pas déplacé pour venir sur l'aéroport de JFK pour savoir qui était responsable de cette situation. Ici, les Présidents d'American AL, ou de Continental,... etc... n'ont pas déclaré à la télévision que c'était de la faute à l'aéroport ! J'apprends également qu'à Moscou l'aéroport a été fermé. Alors, au lieu de nous plaindre, sans cesse, et de vouloir systématiquement et immédiatement savoir qui est responsable de la catastrophe, même s'il s'agit d'une catastrophe naturelle, ne serait-il pas préférable de se comporter comme les nombreux citoyens américains qui viennent de s'exprimer sur les chaînes TV, souvent avec le sourire, et en prenant leur mal en patience ?

Lu dans commentaires à TourMag : *"Bravo. Sérieux. Responsable. Il est peu probable que les médias reprennent cet avis mesuré !"*.

— \*\*\* ---

## QUESTIONS DES LECTEURS

**Question** : *On nous souffle le chaud et le froid ! Après l'annonce de faillites et de déficits dus à la crise mondiale, à l'augmentation du coût du pétrole - et, ceci dit en passant, ayant justifié une augmentation des tarifs et des taxes - voilà que, tout à coup, on nous annonce un secteur largement bénéficiaire. Ne trouvez-vous pas cela surprenant ?*

**Réponse** : Effectivement, alors que le secteur transport aérien a enregistré une des plus lourdes pertes de son histoire en 2009, il va, pour 2010, dégager des bénéfices jamais atteints, comme l'a confirmé l'Association Internationale des Transporteurs aérien (IATA): Plus de 15 milliards de dollars de bénéfices en 2010, presque le double de celui estimé il y a à peine trois mois (8,9 milliards) et beaucoup moins que celui envisagé pour 2011 (9,1 milliards). Étant donné que l'IATA représente 93% du trafic mondial et que les "low-cost" n'en font pas partie et ont également enregistré des bénéfices, le résultat est donc encore meilleur que celui cité.

Quelles sont les raisons à l'origine de cette performance ? En deux mots : redressement des recettes et meilleure utilisation des capacités des avions pendant une nette amélioration de la conjoncture économique mondiale, laquelle a profité surtout aux compagnies asiatiques (7,7 milliards), mais aussi aux compagnies américaines (5,1 milliards), alors que les transporteurs européens n'ont réalisé qu'un faible profit (400 millions)..., mais profit quand même !

Il convient de retenir que depuis la reprise du transport aérien international - dès la fin 1944 - il a montré son extrême sensibilité à de nombreuses variables qui lui échappent : guerres, crises économiques localisée ou mondiales, crises pétrolières, mouvements de grèves, dégradations des conditions météorologiques, irrptions volcaniques, pandémies, etc... C'est ainsi qu'il convient de se souvenir que le secteur a perdu 51 milliards US\$ au cours de la dernière décennie.

Le montant impressionnant de ces bénéfices est-il un résultat exceptionnellement important ? Non, car au regard des presque 600 milliards de chiffre d'affaires, il ne représente qu'une marge de moins de 3%, qui peut rapidement être absorbée par l'aggravation d'une des variables citées. En conséquence la prudence est de rigueur pour 2011 !

**Question :** *Il y a bien longtemps, vous avez consacré une chronique sur le métier de navigant commercial. Comment faire, de nos jours, pour devenir hôtesse ou steward ?*

**Réponse :** Il existe plusieurs façon d'obtenir le "Certificat de Formation à la Sécurité" (CFS), qui est devenu obligatoire, depuis deux ans, pour les candidats européens au métier de PNC (Personnel Navigant Commercial). Voir les publicités dans les magazines aéronautiques, dont l'ESMA Aviation Academy (<http://www.esma.fr/>) qui, face aux besoins actuels des compagnies aériennes, a enrichi son offre pour la formation des PNC, avec deux nouveaux modules :

- Le module "Sérénité" offre un accès à une plate-forme "E-learning" dès l'inscription, un module de révisions de 3 jours, avant l'épreuve théorique et une réinscription, sans frais, en cas d'échec.
- Le module "Excellence" porte plus particulièrement sur le service et la relation clientèle avec des thèmes étudiés tels que l'œnologie, l'initiation au "Crew Resource Management" ou encore la mise en application des connaissances, sous forme de jeux de rôles en conditions de vol simulé.

L'ESMA, ayant obtenu l'agrément de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), est en mesure de dispenser le CFS complet, à Paris, en partenariat avec le Centre de formation d'Air France où, à partir du 31 Janvier 2011, les élèves ESMA Paris Val d'Europe pourront bénéficier des infrastructures d'Air France pour passer l'examen pratique.

**Question :** *En octobre 2005 vous aviez répondu à la question de savoir ce qu'étaient devenues les surfaces libérées à la suite du transfert de l'activité industrielle du Centre de Toulouse-Montaudran à côté des chaînes d'assemblage de l'A380. Aujourd'hui, qu'en est-il du projet de reconversion de l'aérodrome militaire de Toulouse-Francazal en aéroport civil ?*

**Réponse :** La DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) a confié au groupe canadien SNC-Lavalin la reconversion de l'ancienne base aérienne de Toulouse-Francazal en aéroport civil, à vocation "Aviation d'affaires".

**Question :** *Pouvez-vous nous dire ce qu'est le projet A320 NEO, officiellement lancé par Airbus ?*

**Réponse :** Il s'agit d'une nouvelle version remotorisée de l'A320, baptisée "A320 NEO" (New Engine Option) qui devrait être mise sur le marché au printemps 2016. Ayant constaté une demande très forte des clients pour cet appareil - promettant d'être beaucoup plus économe en carburant (-15%) - l'avionneur espère écouler quelques 4.000 appareils de la famille A320 NEO, d'ici à quinze ans. Deux nouvelles motorisations seront proposées, au choix :

- le "LEAP-X", qui est un produit de CFM International (la coentreprise entre le français Safran et l'américain General Electric) ;
- le "PurePower PW1100G", qui est construit par l'américain Pratt & Whitney.

Indépendamment des nouveaux moteurs, des ailettes verticales situées en bouts d'ailes contribueront également à réduire la consommation en carburant de l'appareil.

**Question :** *Après deux ans sans recrutement, Air France a annoncé dernièrement qu'elle allait embaucher une centaines de pilotes. Est-ce pour faire face à une reprise de la demande où pour combler les départs à la retraite ?*

**Réponse :** Ni l'un, ni l'autre. Il s'agit de pilotes qui accepteront d'être basés en régions (Marseille, Nice, Toulouse et Bordeaux). L'objectif d'améliorer l'activité "point à point", c'est-à-dire réaliser des "transversales directes" (de la province aux grandes villes européennes et éventuellement à celles du Maghreb) sans être obligé de passer par le "hub" de Roissy/Charles de Gaulle, est une bonne chose. En revanche, il conviendrait d'en savoir plus sur la façon d'obtenir un gain de productivité de 20% des personnels navigants alors rémunérés à la journée ?

— \*\*\* —