

# TRANSPORT AERIEN : LA CONGESTION

*Pourquoi un Tristar va moins vite qu'un kayak.*

**D**EUX JOURS AU LIEU de deux heures pour relier Séville à Paris par Iberia, quatre jours pour atteindre Colombo, capitale du Sri Lanka, alors que la liaison par UTA dure en principe douze heures. Arrivée à Papeete à 3 heures du matin au lieu de 10 heures du soir par Air France, et retour à Paris avec douze heures de retard par UTA. Dans l'enfer des voyages aériens, l'usager ne sait décidément plus à qui se fier. Saturation des équipements, incidents multiples, surbooking permanent pratiqué par beaucoup de compagnies, vieillissement des flottes, exigences croissantes de la sécurité, incessants conflits sociaux et encombrements des pistes et du ciel: tout tend aujourd'hui à se combiner dans la chaîne infernale des retards.

**ETAT DE CRISES.** Les usagers doivent se faire une raison et s'adapter tout bien que mal. Comme les jours de pointe sont devenus de plus en plus nombreux, l'état de crise risque d'être, ces prochaines années, l'état normal du transport aérien en Europe. Au grand dam des professionnels, qui parfois s'énervent: « Vous n'avez qu'à prendre le bateau », répondaient récemment les employés d'une compagnie aux revendications des passagers, arrivés avec retard de Papeete.

Ils ne croient pas si bien dire: trois kayaks ont mis, dimanche, quinze heures et trente-cinq minutes pour traverser la Manche dans sa partie la plus large (Poole-Cherbourg), alors qu'un Tristar d'Air Transat venu de Londres a atterri lundi à Orly Sud vingt-quatre heures et vingt-sept minutes après son heure théorique d'arrivée. La

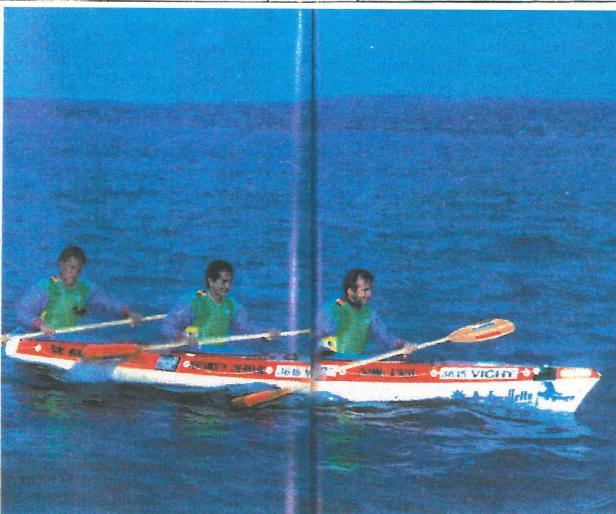


**SAMEDI 29 : IL TRAVERSE LA MANCHE EN 25 HEURES.**

chose a paru si énorme que « Le Nouvel Economiste » a essayé d'en connaître la raison. « Nous ne sommes pas là pour vous donner ce genre de renseignement: parlez plutôt des avions qui arrivent à l'heure », nous a répondu le service de presse de l'aéroport d'Orly.

N'en déplaise à une profession qui n'a décidément pas pris la mesure réelle des bou-

versements en cours, ce n'est guère chose aisée. Même la première session du nouveau parlement européen de Strasbourg a commencé en retard, la semaine dernière, parce que l'avion Air France Bruxelles-Strasbourg (une heure dix minutes de vol) avait plus d'une heure de retard. « Comme bien souvent », affirment les vieux routiers de la ligne.



**SAMEDI 29 : IL TRAVERSE LA MANCHE EN 15 HEURES.**

Et rien ne s'arrange. Sur les cinq premiers mois de l'année, les vingt-deux compagnies européennes membres de l'AEA ont relevé que plus d'un de leurs avions sur cinq (21 %) avait enregistré plus d'un quart d'heure de retard, contre 12,5 % il y a seulement trois ans. Ces retards leur ont coûté l'an dernier 2,3 milliards de francs, entraînant une paralysie équi-

valant à l'immobilisation permanente de soixante appareils. Ne parlons pas des passagers: on a pu calculer que, l'an dernier, 13 millions d'entre eux avaient passé au total 900 ans en attentes « anormales » dans des aéroports. Et ils seront 19 millions cette année.

Profitant de cette situation devenue quasi habituelle, des compagnies spécialisées dans le dépannage express, avec

péens. Mettant pour cela en réserve trois appareils supplémentaires et les équipages correspondants.

La situation est si préoccupante que les grands tour-opérateurs britanniques comme Thomson s'inquiètent en raison du sort spécifique réservé aux charters. Ceux-ci représentent pourtant, désormais, près d'un vol européen sur deux. Mais, le mois dernier, seulement 28 % des vols charters des grands TO britanniques sont partis à l'heure. 31 % ont accusé une et quatre heures de retard au décollage. Toujours en juin, à Milan, deuxième destination d'Air France après Londres, 1 324 atterrissages sur 1 931 ont été effectués en retard, près d'un retard sur quatre dépassant la demi-heure.

« Nous allons à toute vitesse vers une situation où il sera exceptionnel que les avions arrivent à l'heure », affirmait récemment le président d'une commission parlementaire britannique chargée des transports aériens, M. Robert Mc Crindle. « Il est déjà trop tard pour éviter que la situation ne s'aggrave de manière sensible », répond en écho le président de Lufthansa, M. Heinz Ruhman. Les trois aéroports allemands de Francfort, de Munich et de Düsseldorf sont, de fait, saturés plus de neuf heures sur dix à plus de 80 %. Les prévisions habituellement retenues sont celles d'un doublement de la demande, et d'un triplement du nombre des vols d'ici à l'an 2000 en Europe. Or, en 1988, plus de deux retards de plus d'un quart d'heure sur trois enregistrés en Europe (68,5 %) étaient dus à l'insuffisance ou au mauvais fonctionnement des infrastructures, un autre petit tiers (29 %) relevant d'un problème d'avions.

En France, on tend à se prévaloir de la meilleure situation des aéroports parisiens pour pratiquer la politique de l'autruche, au moment même où les presses britannique et italienne se déchainent contre les grèves à répétition des électroniciens français de maintenance, dont le deuxième arrêt de travail à la fin de la semaine dernière a hypothéqué lourdement les capaci-

tés du transit européen nord-sud et ouest-sud. En effet, dans un ciel rationné, le moindre incident au sol entraîne pour un appareil une perte de créneau qu'il met parfois des heures à retrouver.

Le contrôle aérien européen souffre, certes, d'un trop grand nombre de centres régionaux - quarante-deux contre vingt aux Etats-Unis pour un trafic quadruple - et de systèmes différents - vingt-deux - ce qui oblige chaque commandant de bord à obtenir avant le décollage une demi-douzaine d'accords divers pour le moindre vol international. Mais on souligne moins la multiplication des conflits qu'entraîne le grand nombre de corps de contrôleurs. Depuis le début de l'année, en Europe du Sud, les conflits ne cessent de se succéder entre l'Italie, l'Espagne et la France. De plus en plus souvent sans préavis. En voici quelques exemples.

**PAGAILLE.** Jeudi 20 avril à 9 h 30, un passager embarqué à Séville sur un vol Iberia à destination de Paris qui doit décoller à 10 h 50. Bagages enregistrés, place affectée, il passe la police et s'assied en salle d'embarquement numéro 1. L'avion ne décollera pas: grève surprise du contrôle aérien espagnol. La pagaille est telle que le passager rentrera par le train de nuit à Madrid, puis, après une nouvelle tentative infructueuse à l'aéroport de cette ville, à Paris en Talgo.

Après avoir annulé en mai un week-end à Naples en raison d'un préavis de grève des contrôleurs italiens, finalement non suivi d'effet, le même passager tente, le 1<sup>er</sup> juillet, de partir en vacances avec sa famille (trois enfants) pour Colombo à bord d'un vol de la compagnie UTA, dont les pilotes ont suspendu leur mouvement de grève le jeudi 29 juin. Mais cette grève reprend par surprise le 1<sup>er</sup> juillet. Ce vol UTA pour Colombo (il y en a un par semaine) ne partira jamais non plus. Heures passées au téléphone, puis au bureau central d'UTA, place de la Madeleine: contrairement à ce que l'on croit, les systèmes de réservation de beaucoup de compagnies européennes ne peuvent encore dialoguer en-

tre eux et réserver à coup sûr des places chez le concurrent sans recours au bon vieux telex. Ces passagers martyrs obtiennent finalement cinq places sur un vol KLM au départ d'Amsterdam le mardi. Symbolique de l'enchaînement des problèmes qui parasite le transport aérien: cette famille subira encore au départ à Roissy 2 une alerte à la valise non identifiée (que l'on fait exploser), puis un retard, faute d'hôtesse, avant l'envol de l'A-320 d'Air France pour Amsterdam. Par chance, le vol KLM sera quand même attrapé à la correspondance d'Amsterdam, grâce aux deux heures de retard qu'il a pris au décollage. Retard aggravé au cours de l'escale technique de nuit en Arabie Saoudite pour réparer un moteur.

A bord de l'appareil, chacun fait part de ses mésaventures: des clients provinciaux d'UTA ont passé trois jours d'escale forcée dans les divers hôtels Méridien de la région parisienne.

D'autres passagers pour Colombo sont demeurés douze heures à Rome, en partie à cause d'une avarie; d'autres un jour et demi à Bangkok, puis aux Maldives, avant d'arriver au Sri Lanka... leur destination finale. Vingt jours plus tard, nouvelle grève d'UTA et retour dans un DC 8 bondé, qui rencontrera un « léger problème technique » à l'escale de Mascate, où l'avion est privé d'électricité et d'aération. En dédommagement, UTA a offert à la famille cinq réveillin-matin à pile.

Principale conclusion de ces diverses expériences: les compagnies aériennes sont de moins en moins préparées à gérer des situations de crise qui deviennent pourtant monnaie courante.

Informations tardives et fragmentaires, personnel insuffisant et excédé - d'autant que ce sont les salariés de loin les moins bien payés qui se retrouvent toujours en première ligne - les dérapages et les mécontentements se multiplient. Avec les débordements que l'on peut imaginer: récemment, à Roissy, un agent au sol d'UTA a même été frappé par un passager excédé.

**PHILIPPE GALLARD**

## DE NOUVEAU LE DC 10

**C**rash, le 25 juillet, à Sioux City, dans l'Iowa, pour un DC 10 d'United Airlines dont les pilotes avaient perdu le contrôle. Bilan: 115 morts. Atterrissage sur le ventre et dans le brouillard, deux jours plus tard, d'un DC 10 de Korean Air près de l'aéroport de Tripoli: au moins quatre-vingt-deux victimes, peut-être en raison de problèmes techniques surve-

nus à bord. La série noire reprend pour les DC 10 après sept années de pause. Le lendemain, deux défauts dans des roues de trains d'atterrissage de DC 10 étaient signalés à Toronto. Ce qui provoque l'atterrissage d'urgence d'un appareil de la Canadian Airlines, entraînant, à Djibouti, un retard d'au moins trente heures pour un DC 10 d'UTA affrété par Aéromaritime...

Les compagnies adhérant à l'Iata font encore voler 297 (dont quatre-vingt-dix dans quinze compagnies européennes) des 445 exemplaires de la version civile sortis des chaînes de McDonnell Douglas, stoppées depuis bientôt dix ans. Depuis le drame d'Ermenonville en 1974 (346 morts dans un DC 10 de la Turkish Airlines), en passant par celui de Chicago en

1979 (275 morts dans un DC 10 d'American Airlines), de nombreux défauts de cet appareil conçu à la hâte à la fin des années 60 ont enfin été corrigés. Des défaillances du système hydraulique avaient été décelées en 1984 sur quatre-vingts avions environ. Le DC 10 se verra-t-il imposer encore d'autres modifications, vingt ans après son lancement?