

Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, A. Kasmi, S. Aziri, C. De Nale, L. Dernoncourt, E. Malary, S. Boutrih, Y. Mejri



Sommaire du 18 avril 2024 :

- CMA CGM Air Cargo commande quatre A350F supplémentaires
- Lufthansa lancera ses nouvelles classes de voyage long-courriers Allegris le 1er mai
- United Airlines perd au premier trimestre 200 millions de dollars suite à l'immobilisation des 737 MAX
- Vinci prend les commandes de l'aéroport d'Edimbourg
- Etranglé par la concurrence de Tarbes, l'aéroport de Pau-Pyrénées est-il condamné ?
- Sécurité des Boeing : les témoignages glaçants d'anciens employés au Sénat américain
- Boeing réalise son plus gros achat de carburant d'aviation mélangé durable
- Le programme ERA d'Aura Aero franchit deux jalons majeurs

CMA CGM Air Cargo commande quatre A350F supplémentaires

Air-Journal.fr – 17 avril 2024

La filiale cargo du géant français de la logistique CMA CGM a annoncé avoir passé une commande de quatre Airbus A350F, en plus des quatre A350F que le transporteur avait commandés en 2021.

Les huit nouveaux avions, dont CMA CGM Air Cargo sera le client commercial de lancement, devraient être mis en service d'ici fin 2027, permettant à la compagnie aérienne de proposer pour la première fois ses services à l'échelle mondiale. Elle annonce une « flotte en pleine expansion pour une compagnie aux ambitions mondiales ».

Deux Boeing B777-200F seront réceptionnés cette année par l'entreprise, un troisième est attendu pour 2025, et huit Airbus A350F seront livrés entre 2026 et 2027, annonce le groupe. Dans un même temps, la compagnie annonce l'ouverture à l'été 2024 d'une ligne transpacifique reliant l'Asie à l'Amérique du Nord (desservie par les 777F). « Ce lancement sur un axe stratégique pour le fret aérien marque l'accélération du développement de CMA CGM Air Cargo ».

Lancée il y a 3 ans, CMA CGM Air Cargo possède une flotte de 2 Boeing 777F et 3 Airbus A330F, basés au hub de Paris-Charles de Gaulle (CDG). Les 2 B777F assurent des liaisons entre l'Europe et la Grande Chine : 5 vols par semaine vers Hong Kong et 4 vols par semaine vers Shanghai. Parmi les 3 A330F en flotte aujourd'hui, 2 sont affrétés pour le compte d'un tiers, tandis que le troisième assure des liaisons entre Paris-Charles de Gaulle, Bombay et Canton trois fois par semaine.

Pour effectuer ces vols, CMA CGM Air Cargo a noué un partenariat avec la société Atlas Air. En début d'année, la première avait mis fin, à l'amiable, à son partenariat avec Air France-KLM, dans un contexte de fortes tensions commerciales entre l'Europe et les Etats-Unis. CMA CGM qui avait investi jusqu'à 9% du capital du groupe franco-néerlandais, devrait les conserver jusqu'au 28 février 2025, mais a dû quitter le Conseil d'administration d'Air France-KLM le 31 mars 2024 puisque les deux compagnies étaient devenues concurrentes. CMA CGM est encore à ce jour le troisième actionnaire d'Air France-KLM, derrière l'Etat français (28,6 %) et l'Etat néerlandais (9,3 %), devant China Eastern Airlines (4,7 %) et l'américain Delta Air Lines (2,9 %).

Lufthansa lancera ses nouvelles classes de voyage long-courriers Allegris le 1er mai

Air journal – 18 avril 2024

Lufthansa Allegris, la nouvelle expérience de voyage sur les liaisons long-courriers, démarrera son service régulier le 1er mai, a annoncé la compagnie allemande.

Le premier Airbus A350 équipé d'Allegris volera de Munich à la métropole canadienne de Vancouver. La deuxième destination est Toronto, qui sera desservie en alternance avec Vancouver sur certains vols au cours des premiers mois. Avec la livraison d'autres A350, la cabine Allegris sera également utilisée sur les vols vers Chicago et Montréal cet été.

Pour la première fois, les voyageurs peuvent désormais également consulter un plan des sièges pour tous les vols Allegris à partir du 1er mai sur les canaux de réservation habituels avec tous les sièges Allegris spéciaux, comme les cinq options en classe affaires, « selon qu'ils souhaitent un lit extra-long de 2,20 mètres, un espace supplémentaire et un espace de travail, un siège avec un berceau pour bébé, ou simplement un siège exclusif directement près du hublot. Un siège double, dans lequel la console centrale peut être rétractée pour la transformer en une surface inclinable pour deux personnes, est également disponible ». Une galerie de photos contenant des informations complémentaires importantes sur les différentes options donne aux voyageurs une image détaillée des avantages du produit. Les passagers de la classe Affaires de Lufthansa pourront disposer de « leur propre suite, qui offre encore plus de confort et d'intimité grâce à des murs à hauteur de poitrine et des portes coulissantes ». Les voyageurs des premiers rangs peuvent profiter d'un espace personnel étendu, d'un écran pouvant atteindre une taille de 27 pouces et de nombreux rangements. Chaque suite offre également sa propre armoire et son minibar personnel. À l'intérieur, il est possible de relier les deux suites afin que les passagers de la classe affaires voyageant ensemble puissent bénéficier d'un grand degré d'intimité.

Les parois élevées des sièges et l'espace généreux au niveau des épaules offrent une plus grande intimité dans toutes les options. Les sièges peuvent être transformés en un lit d'au moins deux mètres de long et offrent également des écrans haute définition (4K), des tables à manger de taille généreuse, une recharge sans fil, des écouteurs antibruit et une connectivité Bluetooth.

Tous les sièges sont également équipés d'un système de chauffage et de refroidissement, offrant aux voyageurs de la classe Affaires la possibilité de régler leur propre température. Une unité de commande de la taille d'une tablette permet d'accéder à toutes les fonctions de siège, d'éclairage, de chauffage/refroidissement et de divertissement. Bien entendu, chaque siège est directement accessible depuis l'allée

Les clients ayant déjà réservé sur ces vols seront informés de leur « sur-classement » vers la nouvelle cabine. Les réservations de sièges en Business Class sont gratuites les premiers mois et peuvent être effectuées et modifiées facilement via les canaux de réservation habituels. Les passagers peuvent voir si un vol est équipé du produit Allegris trois semaines avant le départ.

United Airlines perd au premier trimestre 200 millions de dollars suite à l'immobilisation des 737 MAX

Air journal – 18 avril 2024

United Airlines a enregistré mardi une perte au premier trimestre en raison de l'immobilisation temporaire de certains 737 MAX 9 de Boeing, l'annonce intervenant alors qu'elle a déclaré son intention de louer des avions Airbus en raison des retards de livraisons de l'avionneur américain.

L'immobilisation du 737 MAX 9 pendant environ trois semaines en janvier a entraîné une perte de 200 millions de dollars sur les résultats, entraînant une perte trimestrielle de 124 millions de dollars. Le principal transporteur américain a été plus touché que ses concurrents par l'immobilisation du MAX 9, suite à l'atterrissage d'urgence le 5 janvier du vol AS-1282 d'Alaska Airlines après qu'un panneau du fuselage se soit détaché en plein vol.

La FAA a ensuite immobilisé au sol 171 avions MAX 9 de même configuration, dont 79 appartenaient à United. L'immobilisation d'urgence de trois semaines a entraîné des perturbations généralisées tant pour United que pour Alaska Airlines, le seul autre transporteur américain à avoir le 737 MAX 9 dans sa flotte. Les compagnies aériennes ont chacune annulé des milliers de vols.

Boeing devrait verser des indemnités aux compagnies aériennes, mais le communiqué de presse de United ne mentionne pas de tels paiements. On sait quand même qu'Alaska Airlines a révélé qu'elle avait reçu une « compensation initiale » de 160 millions de dollars de Boeing pour couvrir les pertes avant impôts liées à l'éruption.

United a déclaré avoir bénéficié d'une performance opérationnelle « solide » au cours de la période, tout en ajoutant que l'environnement de la demande reste « fort ». Mais en soulignant « l'immobilisation au sol du 737 MAX 9 et les importantes contraintes de capacité de production annoncées par la FAA », United ne prévoit désormais que 61 avions à fuselage étroit en 2024, contre 101 estimés en janvier.

United a déclaré avoir également signé une lettre d'intention avec deux bailleurs pour louer 35 nouveaux Airbus A321neo en 2026 et 2027. Ils seront équipés de moteurs CFM LEAP 1A, au lieu du controversé Pratt & Whitney PW1100G, qui équipe ses A321neo actuellement en service

Vinci prend les commandes de l'aéroport d'Edimbourg

Les échos – 17 avril 2024

Vinci Airports va déboursier 1,3 milliard de livres pour acquérir la majorité du capital de la société propriétaire de l'aéroport écossais. Après Belfast International et Londres Gatwick, la filiale de Vinci, premier opérateur aéroportuaire privé au monde, se renforce au Royaume-Uni.

Vinci Airports se renforce sur le marché britannique. La filiale du groupe de BTP et de concessions s'apprête à prendre le contrôle de l'aéroport d'Edimbourg, le premier en Ecosse et le sixième au Royaume-Uni avec un trafic de 14,4 millions de passagers l'an dernier.

Premier opérateur aéroportuaire privé au monde - avec plus de 70 plateformes gérées dans 13 pays -, Vinci Airports a conclu un accord portant sur l'acquisition de 50,01 % du capital de la société propriétaire de l'aéroport, Edinburgh Airports Limited, pour un prix de 1,27 milliard de livres (1,5 milliard d'euros), le solde restant géré par la société d'investissement américaine Global Infrastructure Partners (GIP) - l'un des grands actionnaires de Suez par ailleurs -, qui l'avait acquise en 2012.

En quête de nouvelles concessions

GIP, qui pouvait potentiellement céder 100 % du capital de l'aéroport d'Edimbourg, demeure à bord en réinvestissant par le biais d'un nouveau fond, un montage que les protagonistes ont déjà utilisé pour l'aéroport de Londres Gatwick, dont Vinci est devenu l'actionnaire majoritaire en 2019. L'année précédente, le groupe français avait mis la main sur l'aéroport de Belfast International, qu'il possède à 100 %.

Alors que le PDG de Vinci, Xavier Huillard, n'avait pas caché, au début de l'année, lors de la présentation de ses résultats annuels être en quête de nouvelles concessions, l'aéroport d'Edimbourg correspondait au profil type recherché. Avec son environnement politique et économique stable et sa marge opérationnelle de 65 % (Ebitda) - pour un chiffre d'affaires de 272 millions de livres l'an dernier - Edinburgh Airports Limited est en ligne avec les standards de Vinci Airports.

Pleine

propriété

A l'instar de Gatwick et de Belfast International, l'aéroport d'Edimbourg est bien plus qu'une concession car c'est un actif en pleine propriété...

Par ailleurs, celui-ci offre de belles perspectives de développement, sachant que la plateforme dessert plus de 150 destinations dans 38 pays. La plateforme, qui bénéficie d'un trafic diversifié - clientèle affaires, touristes, étudiants et scientifiques, a encore du potentiel à l'international en vol direct - d'autant que l'aéroport de Londres Heathrow est saturé - et compte deux transporteurs particulièrement dynamiques pour principales compagnies : easyJet et Ryanair. L'aéroport, qui va faire l'objet d'un plan d'investissements, doit être doté de nouveaux espaces commerciaux - toujours plus cruciaux dans le modèle économique des gestionnaires d'aéroport -, mais aussi d'une modernisation du traitement des bagages. Vinci Airports prévoit également d'y déployer sa démarche RSE.

Enfin, ce nouveau mouvement de Vinci Airports intervient alors que la croissance de son trafic ne cesse de se conforter. Au premier trimestre, son réseau a accueilli plus de 62 millions de passagers, soit une croissance de 12 % par rapport à 2023, et de 0,6 % par rapport à 2019. La filiale de Vinci a réalisé son deuxième trimestre consécutif avec un trafic dépassant son niveau d'avant la crise sanitaire.

Etranglé par la concurrence de Tarbes, l'aéroport de Pau-Pyrénées est-il condamné ?

La tribune – 17 avril 2024

Avec moins de 350.000 passagers en 2023, l'aéroport de Pau-Pyrénées affiche un trafic inquiétant, divisé presque de moitié par rapport à l'avant Covid. La concurrence frontale de Tarbes-Lourdes vers Orly est pointée du doigt par les élus béarnais, comme par la Cour des comptes. À tel point qu'une action en justice vient de demander à l'Etat de réexaminer le soutien public dont bénéficie Tarbes. En réalité, c'est la coexistence même des deux plateformes, distante de 50 km, qui est pointée, sur fond de désengagement d'Air France et alors que Pau refuse de céder aux sirènes du low-cost.

On est loin de l'effervescence habituellement associée à un aéroport ce jeudi matin à l'aéroport de Pau-Pyrénées. Aucun taxi à l'horizon, une unique sandwicherie ouverte et un silence de cathédrale. Depuis la crise sanitaire, la plateforme béarnaise apprend à vivre, ou plutôt à survivre, avec seulement huit allers-retours par jour dont la plupart ne sont pas

remplis aux deux tiers : trois vols vers Lyon avec les appareils 19 places de la compagnie Twin Jet, quatre vers Paris-CDG avec Air France et un unique vol vers Orly, opéré en soirée par la low-cost Transavia.

Le trafic fond comme neige au soleil

De quoi faire fondre le trafic palois aussi vite que les glaciers pyrénéens : avec seulement 345.000 passagers l'an dernier, l'aéroport n'a récupéré que 57 % de son trafic de 2019, alors que la tendance enregistrée au niveau national frôle les 95 %. Et l'année 2024 promet d'être encore pire, Pau souffrant particulièrement de l'essor des visioconférences au sein de sa clientèle professionnelle. « Il est impossible de fonctionner à l'équilibre avec moins de 500.000 passagers annuels. L'aéroport de Pau est donc en danger s'il n'y a pas d'apport d'argent public à l'avenir ! », alerte le consultant Alain Falque, ancien cadre d'Aéroport de Paris qui a travaillé sur la feuille de route aéroportuaire de Nouvelle-Aquitaine. Et ce qui est encore plus irritant pour les élus béarnais, c'est l'insolente santé de l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, distant de seulement 50 km, qui affiche un trafic record de 590.000 voyageurs.

Pour la première fois de son histoire, l'aéroport de Pau est nettement distancé par celui de Tarbes-Lourdes

L'aéroport de Pau Pyrénées n'a retrouvé en 2023 que 57 % de son trafic de 2019. Celui de Tarbes Lourdes Pyrénées l'a dépassé et se situe même à 127 % de son niveau d'avant Covid.

Et pour cause : Tarbes, qui dessert notamment les stations de ski des Hautes-Pyrénées et le sanctuaire de Lourdes, jouit depuis 2004 d'une obligation de service public (OSP). À partir de 2022, la contribution publique au titre de cette OSP devrait s'établir à 4,5 millions d'euros par an par les collectivités occitanes (3 millions) et l'Etat (1,5 million). De quoi permettre à la low-cost Volotea d'y proposer des tarifs et des horaires imbattables vers Orly. Le parking gratuit étant un autre atout pour les voyageurs à seulement 35 minutes de l'aéroport de Pau.

Mais cette OSP est-elle bien justifiée ? L'an dernier, trois rapports coup sur coup des chambres régionales des comptes d'Occitanie et de Nouvelle-Aquitaine et de la Cour des comptes estimaient déjà que cette ligne, « fragile juridiquement », ne remplit plus les « conditions réglementaires propres aux lignes d'aménagement du territoire ». Les magistrats financiers évoquant même un risque de « cannibalisation des deux plateformes au-delà de la ligne vers Orly ». Ce que l'aéroport de Tarbes réfute : « l'un des critères d'attribution de l'OSP est l'enclavement. Pour notre territoire, ce cadre est indispensable car

nous sommes à 5h30 en train de Paris », argue Philippe Baubay, président de Pyrénia, gestionnaire de l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées.

Soit seulement 45 minutes de plus que le trajet en train entre Pau et la capitale... De quoi agacer les élus béarnais. Ils dénoncent une concurrence faussée liée à l'attachement d'Emmanuel Macron pour les Hautes-Pyrénées qui prime, visiblement, sur son amitié avec François Bayrou. Probablement gêné aux entournures, le médiatique maire de Pau reste étrangement silencieux sur ce sujet pourtant stratégique pour son territoire. « Le maintien d'une liaison Pau-Orly est extrêmement important pour 97 % des entreprises », selon la CCI Pau Béarn, qui a sondé ses adhérents en décembre. Pour Didier Laporte, qui préside à la fois la CCI et le délégataire Air'Py, qui gère l'aéroport, « la cannibalisation du trafic existe, il est difficile de la nier même si elle est sans doute plus forte pour les déplacements touristiques. »

Un recours au tribunal administratif

Si bien qu'au Syndicat mixte de l'aéroport Pau Pyrénées (SMAPP), qui réunit les élus locaux, on râle ouvertement contre cette distorsion de concurrence avec Tarbes et l'injection massive d'argent public via cette OSP. Pour plusieurs observateurs, il semble désormais évident que la ligne Tarbes-Orly dépasse le plafond de 100.000 passagers annuels fixé pour ce type de soutien public. À tel point que l'association BAP (Béarn Adour Pyrénées) vient de déposer un recours devant le tribunal administratif de Paris.

« L'Etat est clairement interpellé sur ce sujet par le juge financier mais ne répond pas. Nous l'avons aussi interrogé en vain. Notre recours n'est pas dirigé contre Tarbes, il demande simplement à l'Etat de reconsidérer cette OSP au regard des critères prévus par le règlement européen de 2008 et qu'il doit respecter », explique à La Tribune Grégory Casadebaig, le président de cette association qui lutte depuis vingt ans pour le désenclavement du Béarn aux côtés de la CCI Pau Béarn.

« Ce recours n'est absolument pas téléguidé par les élus, nous sommes indépendants, y compris financièrement », précise-t-il, en espérant que l'Etat fasse enfin connaître sa position. Sachant que le dispositif sera de toute manière réexaminé en 2026 mais qu'il pourrait s'agir au fond d'un jeu perdant-perdant : si Tarbes venait à perdre son OSP, Pau ne la récupérerait pas pour autant.

D'autres vents contraires soufflent sur Pau

« La situation de l'OSP à Tarbes est anormale et fausse le jeu mais ce n'est pas la seule cause du malheur de Pau ! », relativise Alain Falque. « Il y a d'abord Air France qui a

délibérément choisi de se retirer de Pau en remplaçant ses six rotations quotidiennes vers Orly par un seul aller-retour avec Transavia. Et puis l'autre problème de Pau c'est son délégataire Air'Py, davantage gestionnaire que développeur, et qui, selon moi, a une carence de développement commercial », observe le consultant.

De fait, hormis trois liaisons estivales opérées par Chalcair vers Brest, Ajaccio et l'Irlande, aucune nouvelle ligne régulière n'a été lancée récemment par Air'Py, filiale de la CCI Pau Béarn et d'Egis. Parallèlement, Twin Jet a pris le relais de Hop sur Pau-Lyon entraînant un effondrement de la fréquentation de 80.000 à 10.000 passagers par an ! « Bien sûr que nous démarchons et prospectons les compagnies aériennes mais ce sont elles qui choisissent d'ouvrir une ligne à condition d'identifier des perspectives de rentabilité ou, à défaut, d'obtenir des financements des collectivités locales ce qui relève alors d'un choix politique », répond Jérôme Le Bris, le directeur général d'Air Py.

Premiers concernés, les élus palois se montrent en effet moins sévères puisqu'ils assument ne pas vouloir développer de stratégie low-cost à Pau. Ils restent durablement échaudés par l'expérience malheureuse qui avait vu Ryanair condamnée en 2006 à rembourser les aides publiques perçues pour la ligne Pau-Londres. « Air'Py n'a objectivement pas été dans les meilleures conditions pour développer une offre nouvelle, nous ne sommes pas à un niveau d'insatisfaction qui remettrait en question la délégation », juge Mathieu Bergé, conseiller régional de Nouvelle-Aquitaine siégeant au Syndicat mixte de l'aéroport Pau Pyrénées. Le président du syndicat Nicolas Patriarche, également maire de Lons, se montre plus ferme : « On est loin des objectifs affichés à l'époque [...] Il faudra en tirer toutes les conséquences lors du renouvellement de la délégation de service public en 2028... »

Quoi qu'il en soit, chacun en est bien conscient : l'aéroport de Pau est dans le rouge vif. Pour l'heure, les collectivités locales assurent qu'elles seront au rendez-vous : « On ne se désengagera pas de l'aéroport de Pau mais il est plus que nécessaire de mettre tout le monde autour de la table », réagit Mathieu Bergé pour la Région Nouvelle-Aquitaine. Un dialogue qui serait aussi pertinent du point de vue de l'efficacité de l'action publique comme le souligne l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, l'Acnusa, qui rappelle que la France compte autant d'aéroport et d'aérodromes que l'ensemble des autres pays de l'Union européenne.

« La loi demande aux Régions d'établir des schémas aéroportuaires régionaux. La démarche n'a été engagée que par trois Régions, la Bretagne, la Nouvelle-Aquitaine et l'Occitanie. Il s'agit de donner un sens et une vocation aux aéroports et aérodromes décentralisés », poursuit l'Autorité. Et de juger qu'en l'absence de stratégie nationale, « la

France est devenue l'eldorado des compagnies low-cost qui mettent les territoires en concurrence entre eux. »

Vers une société commune aux deux aéroports ?

Des appels entendus par Nicolas Patriarche qui veut rester optimiste : « Le ministre des Transports vient de demander officiellement aux deux préfets de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie de travailler ensemble sur ce sujet de la complémentarité des deux aéroports. J'espère que cela va enfin lancer une dynamique de dialogue ! »

Plusieurs pistes ont été mises sur la table par les chambres régionales des comptes pour réconcilier voire réunir les deux plateformes. « Cela pourrait prendre la forme d'une société unique à capital partagé qui exploiterait les deux plateformes permettant de fusionner les équipes, d'alterner les dessertes et de consolider le trafic, les pertes et les profits afin de retrouver un équilibre global », esquisse Alain Falque. Un outil similaire existe déjà en Occitanie où le conseil régional a créé en 2022 la Splar (Société publique locale aéroportuaire régionale) qui réunit les aéroports de Carcassonne, Perpignan, et... Tarbes ! Mais une telle société entre deux régions différentes n'a rien d'évident d'autant que, comme le souligne Alain Falque, « compte tenu de sa faiblesse actuelle, Pau n'est pas du tout en position de négocier avec Tarbes. »

À plus long terme, l'option reste bel et bien envisagée. « Réfléchir à une OSP commune à partir de 2026 pourrait avoir du sens », concède le Tarbais Philippe Baubay tandis qu'à Pau Didier Laporte reconnaît que « des concessions doivent être faites des deux côtés, du nôtre y compris. Un partage de desserte pourrait répondre aux besoins de l'économie de nos deux territoires et garantir un avenir pour nos deux aéroports. »

L'aéroport palois fait donc le dos rond en pariant sur des jours meilleurs à partir de 2026 avec un éventuel arrêt de l'OSP dont bénéficie Tarbes, comme cela a été le cas pour Quimper en novembre dernier. Avant le choix d'un nouveau délégataire possiblement plus dynamique à l'issue du nouvel appel d'offres prévu en 2028. « Il faut se donner les moyens d'un retour à 500.000 passagers d'ici six ans grâce une vraie stratégie de conquête commerciale », martèle Alain Falque. Mais, dans l'immédiat, Nicolas Patriarche ne le cache pas : l'année 2024 sera très difficile et le trafic de l'aéroport de Pau va encore diminuer avec un atterrissage prévu à 300.000 passagers. La moitié de son trafic d'avant Covid.

Sécurité des Boeing : les témoignages glaçants d'anciens employés au Sénat américain

La tribune – 18 avril 2024

Quatre lanceurs d'alerte, dont un ingénieur et des anciens employés de Boeing, ont témoigné mercredi devant une commission d'enquête du Sénat américain pour prévenir de « graves problèmes » de production des avions Boeing 737 MAX, 787 Dreamliner et 777.

« A moins qu'une action soit menée et que les dirigeants soient mis devant leurs responsabilités, chaque personne montant à bord d'un Boeing est à risque ». « J'ai été mis à l'écart. On m'a dit de la fermer, j'ai reçu des menaces physiques. Si quelque chose m'arrive, je suis en paix, parce que j'ai le sentiment que, en témoignant ouvertement, je vais sauver de nombreuses vies ».

Ces propos glaçants, les premiers tenus par Sam Salehpour un ingénieur qualité chez Boeing depuis dix-sept ans, les seconds par Ed Pierson, un ancien responsable de l'avionneur, notamment sur le programme du 737 MAX, résonnent encore dans la salle du Sénat américain à Washington où s'est tenue ce mercredi la première série d'auditions de la commission d'enquête chargée d'examiner la sécurité des avions du constructeur américain après des révélations la semaine dernière de Sam Salehpour sur l'intégrité du 787 Dreamliner et du 777.

Avant l'ouverture de cette série d'auditions, le sénateur démocrate Richard Blumenthal, président de la commission d'enquête avait donné le ton de la journée : « Ce que nous allons entendre aujourd'hui du lanceur d'alerte, c'est un exemple de comportement des grands groupes donnant priorité aux bénéfices au détriment de la sécurité, à la cadence de production avant presque tout le reste ».

Plus tard, il fera état de « graves accusations selon lesquelles la culture de la sécurité chez Boeing est brisée et que ses pratiques sont inacceptables. »

« **Graves problèmes** »

Devant le directeur général de Boeing Dave Calhoun, prié de participer sans être pour autant dans la liste des témoins, Sam Salehpour, Ed Pierson, mais aussi Joe Jacobsen, qui a travaillé 25 ans à la FAA après onze ans chez Boeing, et Shawn Pruchnicki, spécialiste en sécurité aérienne et ancien pilote de ligne, ont témoigné pendant près de deux heures pour prévenir de « graves problèmes » de production des avions Boeing 737 MAX, 787 Dreamliner et 777.

« Je ne suis pas ici parce que j'ai envie d'être ici. Je suis ici parce que (...) je ne veux pas voir le crash d'un 787 ou d'un 777 », a déclaré Sam Salehpour, disant avoir « de sérieuses

inquiétudes concernant la sécurité du 787 » et du 777. « J'ai été mis à l'écart. On m'a dit de la fermer, j'ai reçu des menaces physiques », a poursuivi l'ingénieur. « Si quelque chose m'arrive, je suis en paix, parce que j'ai le sentiment que, en témoignant ouvertement, je vais sauver de nombreuses vies ».

Des « raccourcis » dans le processus d'assemblage

C'est un courrier de ses avocates, notamment à l'Agence américaine de régulation de l'aviation civile (FAA), qui est à l'origine de l'enquête sénatoriale. Dans son alerte, Sam Salehpour a expliqué avoir constaté des « raccourcis » dans le processus d'assemblage du 787 Dreamliner qui ont notamment provoqué une « déformation des matériaux composites (...), pouvant altérer les performances d'usure sur le long terme ».

D'après lui, plus d'un millier de Dreamliner en service pourraient présenter ce problème situé à « deux jonctions importantes ». Concernant le 777, un avion réputé pour sa fiabilité, il a affirmé que de « nouvelles procédures d'assemblage » mises en œuvre sans procéder « à la nécessaire reconception des pièces concernées ont entraîné un mauvais alignement des pièces ».

Boeing rejette ces accusations

Boeing, qui a immédiatement rejeté ces accusations, a encore défendu ses avions mercredi, se disant toujours « confiant dans la sécurité et la durabilité des 787 et 777 ». Deux ingénieurs avaient notamment démenti lors d'un briefing lundi que quelque 1.400 avions Boeing comporteraient des failles de sécurité importantes. Steve Chisholm, ingénieur en chef de Boeing Mechanical and Structural Engineering, a notamment déclaré à des journalistes réunis à l'usine de Charleston, en Caroline du Sud, et en vidéoconférence, qu'« il n'y avait aucune usure » constatée lors des tests. « Nous n'avons pas été surpris par l'absence de résultats d'usure », a-t-il déclaré en faisant remarquer que les matériaux composites derrière le 787 avaient été choisis parce qu'ils ne se corrodent pas comme les métaux traditionnels.

Mardi, la FAA, qui a ouvert une enquête sur ces deux types d'avions à la suite de l'alerte lancée par Sam Salehpour, a indiqué que tous les Dreamliner en exploitation « respectent les AD », les directives de navigabilité. Scott Kirby, le directeur général de la compagnie américaine United Airlines, qui possède 71 Dreamliner, a affirmé mercredi matin sur CNBC avoir « totalement confiance en la sécurité » de cet avion. « Des milliers de ces avions volent depuis des décennies, des millions d'heures de vol », a-t-il souligné.

« **Le MAX n'est toujours pas sûr** »

Le 737 MAX n'a pas été épargné par les lanceurs d'alerte. Ed Pierson a tiré à boulets rouges sur cet avion moyen-courrier, cloué au sol pendant 21 mois dans le monde entier après deux accidents en 2018 et en 2019 (346 morts) liés à des défauts de conception, et qui est revenu sous les feux des projecteurs depuis l'incident d'une porte arrachée en plein vol en début d'année.

« J'ai fait tout ce que j'ai pu pour dire au monde que le MAX n'était toujours pas sûr et pour alerter les autorités sur les dangers de la production de Boeing », a-t-il expliqué. Mais « rien n'a changé après les deux crashes », a-t-il ajouté avant de lancer cette phrase terrible : « Au moins qu'une action soit menée et que les dirigeants soient mis devant leurs responsabilités, chaque personne montant à bord d'un Boeing est à risque ».

Richard Blumenthal avait appelé le ministère de la Justice à vérifier si Boeing respectait l'accord conclu en 2021 pour éviter un procès lié aux deux accidents. Les révélations au cours de l'audition vont sans doute accroître encore la pression.

Désormais, trois des quatre modèles d'avions commerciaux fabriqués par le groupe américain sont officiellement visés par une enquête du régulateur. Outre le 787 et le 777, il examine aussi la famille du 737, après qu'un 737 MAX 9 d'Alaska Airlines a perdu une porte-bouchon en vol, le 5 janvier. A ce sujet, Ed Pierson a dénoncé une « dissimulation criminelle » quand Boeing affirme, selon l'autorité d'enquête NTSB, n'avoir aucune documentation concernant les manipulations sur la porte-bouchon dans son usine.

« Cette documentation existe (...) Je l'ai transmise moi-même au FBI », la police fédérale, « il y a plusieurs mois », a-t-il affirmé.

Selon un porte-parole de la NTSB mercredi, cette agence « n'a reçu aucune documentation de ce genre que ce soit de Boeing ou d'une autre entité ». Un audit de la FAA a identifié des « problèmes de non-conformité » chez le constructeur et chez son sous-traitant Spirit AeroSystems. L'incident d'Alaska s'est produit dans le sillage de plusieurs problèmes de production en 2023, concernant le 737 MAX et le Dreamliner.

Boeing réalise son plus gros achat de carburant d'aviation mélangé durable

Air-Journal.fr – 17 avril 2024

Boeing a annoncé 9,4 millions de gallons (35,6 millions de litres) de carburant d'aviation mélangé durable (SAF) pour soutenir ses opérations commerciales aux États-Unis en 2024, réduisant ainsi ses émissions de carbone et s'efforçant d'aider à accroître l'offre de carburant à l'échelle mondiale.

Il s'agit du plus gros achat annuel de SAF de l'entreprise, supérieur de plus de 60 % à son achat de 2023. Le mélange de carburant – 30 % de SAF fabriqué à partir de sous-produits tels que des graisses, des huiles et des graisses et 70 % de carburéacteur conventionnel – soutiendra le programme Boeing ecoDemonstrator et les vols opérationnels commerciaux de Boeing aux États-Unis.

« Alors que nous restons concentrés sur la sécurité et la qualité, la durabilité reste une priorité », a déclaré Ryan Faucett, vice-président de la durabilité environnementale chez Boeing. « Le carburant d'aviation durable est essentiel pour décarboner l'aviation. Environ 20 % de notre consommation de carburant est un mélange de SAF, et nous continuons d'augmenter notre utilisation de ce carburant pour encourager la croissance de l'industrie du SAF. Nous travaillons également à rendre le SAF plus disponible et abordable pour nos clients aériens commerciaux grâce à la collaboration, à l'investissement, à la recherche et à l'élaboration de politiques. »

Le SAF non mélangé, ou « pur », peut réduire les émissions de carbone jusqu'à 85 % sur le cycle de vie du carburant et offre à l'industrie de l'aviation commerciale le plus grand potentiel de réduction de son impact climatique au cours des 30 prochaines années.

Boeing recevra 4 millions de gallons de SAF mélangé dans ses parcs de carburant du nord-ouest du Pacifique. EPIC Fuels, une société Signature Aviation, fournira 2,5 millions de gallons de Neste, et Avfuel fournira 1,5 million de gallons de SAF mélangé de Neste.

Boeing achètera également la réduction des émissions de CO₂ associée à 5,4 millions de gallons de SAF mélangé via un processus comptable appelé book-and-claim. Le livre et la réclamation se produisent lorsqu'une entreprise achète des certificats SAF pour remplacer le carburéacteur conventionnel. Au lieu de mettre le carburant dans un parc de carburant de Boeing, les distributeurs le livreront aux aéroports voisins pour qu'il soit utilisé par les compagnies aériennes et autres transporteurs.

Grâce aux achats de Boeing, EPIC Fuels fournira 3,5 millions de gallons de SAF mélangé fabriqué par Neste, tandis que World Fuel Services, une société de World Kinect, fournira 1,9 million de gallons de World Energy.

Le programme ERA d'Aura Aero franchit deux jalons majeurs

Air & Cosmos – 18 avril 2024

Pour son avion ERA, dont l'entrée en service est prévue avant 2030, Aura Aero vient de signer avec l'AESA, ce mercredi en ouverture du salon Aero Expo, un contrat de PAC (Pre-Application Services Contract) qui permettra au constructeur d'ouvrir les discussions avec l'autorité de certification. Précédemment, de décembre dernier au mois de mars 2024, une vaste revue du programme a permis à son tour de valider le jalon MG4 (acronyme de Maturity Gate ou jalon) d'ERA, définissant les différents choix architecturaux des matériaux ou systèmes à retenir.

ERA

Le programme ERA (Electric Regional Aircraft), lancé en 2021, concerne un appareil de 19 places certifiable par l'EASA dans la catégorie CS-23. Ce lancement s'appuyait sur deux critères essentiels, en premier lieu répondre à la constante hausse du trafic aérien (entre février 2023 et février 2024, la demande pour les marchés domestiques a augmenté de 15% d'après les dernières études publiées le 4 avril dernier par l'IATA). En second lieu, les appareils actuellement en service pour les liaisons régionales sont très majoritairement des avions de conception ancienne, tant sur le plan de l'avionique que sur le plan des systèmes propulsifs, très gourmands en carburant.

Une solution de propulsion hybride-électrique

ERA propose une nouvelle approche, avec une solution de propulsion hybride-électrique qui contribue massivement à la décarbonation de ces routes régionales. La réaction du marché s'avère extrêmement encourageante, puisque 500 exemplaires sont d'ores et déjà pré-commandés. De décembre dernier au mois de mars cette année, une vaste revue du programme a permis à son tour de valider le jalon MG4 (acronyme de Maturity Gate ou jalon) définissant les différents choix architecturaux des matériaux ou systèmes à retenir. ERA franchit ainsi deux étapes essentielles de son développement. D'une part, Aura Aero vient de lancer les premiers grands appels d'offres, qui concernent les lots suivants : Fuselage Design, Airframe Engineering Services, Turbogenerator, Primary Flight Control System Actuators and Inceptors. Cette étape doit permettre au constructeur de sélectionner les fournisseurs qui seront retenus pour participer à cet ambitieux programme.

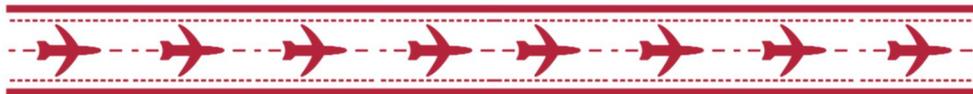
Contrat PAC avec l'AESA

D'autre part, en vue de l'obtention de la certification des autorités européennes et

américaines pour son avion ERA, dont l'entrée en service est prévue avant 2030, Aura Aero vient de signer avec l'AESA, ce mercredi en ouverture du salon Aero Expo, un contrat de PAC (Pre-Application Services Contract). En amont du processus de certification de l'avion, ceci marque une étape majeure dans le programme ERA, en permettant de préparer le cadre dans lequel l'AESA certifiera l'appareil. En s'engageant dans ce PAC, dans la catégorie 2 : "Introduction d'un nouveau produit comportant des technologies innovantes ou disruptives", Aura Aero ouvre les discussions avec l'EASA et bénéficiera de conseils techniques, tout en aidant l'Autorité à préparer les éléments génériques qui permettront de poser les bases de la future certification formelle de l'appareil.

CDVE, avionique et propulsion

Aura Aero est déjà certifié comme constructeur aéronautique depuis le design jusqu'à la production, ayant obtenu l'agrément AESA PART 21G (production) en novembre 2021 et l'agrément PART 21J (design industriel) en septembre 2023. La plupart des ingénieurs d'Aura Aero possèdent une solide expérience et des compétences fortes dans le domaine de la certification CS-25, ce qui pourra être utilement adapté à la catégorie CS-23 dans laquelle ERA sera certifié. Pour Aura Aero, s'engager dans un processus de PAC AESA conduira à valider ses choix technologiques pour ERA, tels que les systèmes avioniques, les commandes de vol électriques et le système de propulsion hybride-électrique, en vue de la certification finale de l'avion.



PROGEXA
*Des experts au service exclusif
des représentants du personnel*