

# L'Europe met ses pilotes en danger de fatigue

**TRANSPORTS** Les durées de veille pourraient être rallongées

► Vols de nuit : maximum 10 heures, disent les scientifiques ; 11 à 12 heures, autorise l'Europe...

► Les pilotes estiment que l'Agence de la sécurité aérienne brade la sécurité des équipages. Et donc celle des passagers.

L'intitulé du site des pilotes est explicite : dead-tired.eu. Les membres de l'Association européenne des pilotes craignent en effet de finir « morts crevés ». « Ça vous rassurerait de savoir que le pilote qui va faire atterrir votre avion n'a plus dormi depuis 23 heures ? », résume l'un d'entre eux.

Pour l'Association européenne des pilotes, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) qui vient d'approuver, ce 1<sup>er</sup> octobre, les nouvelles règles européennes concernant les prestations des équipages a « échoué à protéger la sécurité des passagers ». L'EASA vient de publier son « opinion » favorable au projet de nouvelle réglementation qui va maintenant faire le tour des pays membres, de la Commission puis du Parlement européen. Les pilotes veulent faire entendre leur voix d'ici là.

## Crainte de régresser

Tout d'abord, les pilotes s'étonnent de voir l'Europe tourner le dos à ses propres recommandations scientifiques sur l'impact de la fatigue sur le travail des pilotes. Trois rapports indépendants, commandés par l'EASA, concluent que les vols de nuit ne doivent pas dépasser 10 heures (c'est neuf aux États-Unis, Grande-Bretagne et Espagne). Bilan :



Les pilotes s'inquiètent des risques pour la sécurité aérienne que pourrait engendrer la nouvelle réglementation européenne. © AFP.

L'Europe s'apprête à autoriser des vols de nuit de 11 heures, voire 12 heures.

Concrètement, la nouvelle réglementation prévoit aussi que chaque pays s'aligne sans restriction sur les nouvelles règles. Les pilotes, eux, estiment que celles-ci peuvent servir de socle mais pas faire régresser les systèmes nationaux qui étaient plus contraignants. Plus pragmatiquement, les pilotes soulignent encore les dangers liés aux nouveaux types de périodes en « stand-by » ou en « réserve ». Pour assurer la flexibilité des équipages, l'Europe veut autoriser que les pilotes soient appelables suivant des délais qui dépendent s'il est « de garde » à l'aéroport, à l'hôtel ou chez lui, pendant des durées plus ou moins longues (parfois un préavis de 10 heures) avant d'effectuer des vols plus ou moins longs.

L'Association des pilotes égrène donc les scénarios potentiels. Pas très rassurants. Exemple : un pilote qui doit s'éveiller à 4 h 30, pour être en stand-by (16 heures

potentiellement), finalement appelé à 12 h 25 pour effectuer un vol qui décolle à 14 h, avec atterrissage à 3 h 25 du matin. Un autre qui s'éveille à 7 h pour aller conduire ses enfants à l'école, qu'on va prévenir à 13 h qu'il sera en stand-by à 23 h, puis qu'on appelle à 3 h du matin pour décoller à 11 h... Rassurant ? Les pilotes estiment que non... Ils proposent chaque fois des alternatives « raisonnables » aux propositions officielles, souvent celles en application aux États-Unis. Seront-ils entendus ? ■ **ÉRIC RENETTE**

## REPÈRES

### L'Europe en perte

L'Association internationale des transports aériens (IATA) a révisé à la hausse ses prévisions de bénéfices pour les compagnies aériennes en 2012. Pour tout le monde... sauf pour les compagnies européennes. Selon l'IATA, les compagnies aériennes devraient engranger 3,2 milliards d'euros de bénéfices en 2012 (6,5 milliards en 2011) mais les compagnies européennes devraient accumuler pour plus de 900 millions d'euros de pertes.

Selon Tony Tyler, le patron de l'IATA, ces dernières souffrent non seulement de la crise, mais aussi de réglementations coûteuses, de taxes élevées, d'une capacité insuffisante à certains aéroports et d'un système de gestion du trafic aérien qui a besoin d'être modernisé. Les palmes du développement et du bénéfice reviennent à la région Asie-Pacifique, puis à l'Amérique du Nord et au Moyen Orient où les compagnies n'arrêtaient pas de gagner des parts de marché (de 4,8 % du trafic mondial en 2002 à 11,5 %). AFP

## Les Américains avides d'info mobile

**NET** Seul 1 sur 5 paie un abonnement

Si on veut avoir une idée de la manière dont les gens consommeront dans quelques années l'information, rien de tel que de jeter un coup d'œil sur ce qui se passe aux États-Unis, un marché qui a une longueur d'avance sur l'Europe.

Les choses y bougent très rapidement. Selon une nouvelle étude réalisée auprès de 9.500 personnes par l'institut américain du journalisme, Pew Research Center, la moitié des adultes américains ont désormais une connexion mobile au web, que ce soit via une tablette (22 % contre 11 % un an auparavant) ou un smartphone (44 % contre 35 %).

Cette progression rapide bouleverse totalement la manière dont on accède à l'information outre-Atlantique. La consultation des actualités est en effet l'un des usages les plus populaires que l'on fait de ces appareils mobiles : 64 % des propriétaires de tablettes et 62 % de smartphones disent qu'ils les utilisent pour s'informer au moins une fois par semaine. Et le Pew Center d'en conclure qu'aujourd'hui un Américain sur trois s'informe via son appareil mobile.

Ces utilisateurs ne se contentent pas uniquement de lire les gros titres : 73 % des adultes qui consomment des informations sur leur tablette affirment lire des articles en profondeur occasionnellement ou

de façon journalière (19 %). Ce pourcentage est de 61 % pour les propriétaires de smartphones (11 % sur une base journalière).

Plutôt que de remplacer les vieilles technologies, ces nouveaux appareils viennent s'ajouter à toutes les sources d'info existantes. Plus de la moitié (54 %) des utilisateurs de tablettes par exemple s'informent aussi via les smartphones, 77 % via un PC et 50 % via le papier – un quart des utilisateurs s'informent via les quatre plateformes à la fois.

Les appareils mobiles tendent aussi à apporter un surplus d'infos : 43 % des sondés affirment que ce qu'ils lisent sur leur tablette s'ajoute à leur consommation habituelle d'actualités ; 31 % affirment même qu'ils accèdent via ce moyen à de nouvelles sources d'information.

Plus inquiétant pour l'industrie de la presse, l'étude montre une certaine résistance des utilisateurs de mobiles au paiement de contenus. Seulement 19 % des gens qui s'informent via l'internet mobile ont souscrit à un abonnement numérique dans l'année alors que 31 % d'entre eux ont toujours un abonnement uniquement papier. Ils ne sont en outre que 24 % à envisager à l'avenir d'échanger leur abonnement papier pour un abonnement numérique. ■ **J.-F. M.**

## « Voler demande une attention constante »

### ENTRETIEN

Après 34 ans d'activité comme pilote, Francis Uyttenhoven est porte-parole de la Belgian Cockpit Association (BeCA). Le débat sur la fatigue des pilotes n'est pas neuf mais les dispositions européennes sur les prestations des équipages vont, pour lui, consacrer un système qui recule les limites de la sécurité.

### Pourquoi la fatigue est-elle un élément si important dans le travail des pilotes ?

Le gros du travail des pilotes, c'est la préparation du décollage, la montée en altitude puis la planification de l'approche et l'atterrissage. En toute logique, la fatigue atteint son apogée au moment d'une des phases les plus essentielles, l'atterrissage. En plus, un pilote doit être constamment en cabine pour les contacts avec les contrôles aériens, la sur-

veillance météo, la consommation de carburant, anticiper le trafic... Bref, le métier réclame une attention de tous les instants alors que la fatigue diminue la qualité de l'attention, du jugement et du temps de réaction. Comment se fait-il que les pilotes anglais ou américains ont des temps de vols plus réduits ? Chaque pays fixe le cadre de prestation et les temps de repos. Aux États-Unis, ils avaient adopté une réglementation plus laxiste. Puis le crash d'un avion à Buffalo a été clairement attribué à la fatigue du pilote. Depuis, ils ont réduit les temps maximums de vol à 9 heures, comme en Grande-Bretagne. En Europe, le lobbying des compagnies aériennes a bien fonctionné pour maintenir des rotations de personnel plus longues. Leur argument principal est que jusqu'ici, en Europe, tout s'était toujours bien passé. Sauf que le trafic ne cesse d'augmenter et que plus bas on met les barrières de sécurité, plus la concurrence entre compagnies poussera à en faire la référence. Les vols étant faits d'aléas, il y a souvent une cause de retard qui oblige les équipages à dépasser ces barrières. Plus elles sont basses, plus le dépassement est risqué. ■

Propos recueillis par **É.R.**



Francis Uyttenhoven. © D.R.



**cutting through complexity**

### Et si la prochaine source d'énergie, c'était nous ?

Cela peut paraître étonnant, et pourtant... Actuellement, des recherches sont en cours pour tenter de récupérer l'énergie produite lors d'une promenade et la transformer en électricité. L'énergie stockée dans notre chaussure servirait ensuite à recharger notre smartphone ou notre lecteur mp3 ! Il s'agit bien d'une source d'énergie quasi inépuisable. Et vous, avez-vous pensé à une énergie alternative et peu coûteuse pour votre entreprise de demain ?

**KPMG guide les entreprises dans le monde complexe d'aujourd'hui, en analysant les risques et les possibilités de demain.**

Découvrez notre vision sur [kpmg.be/Whatif](http://kpmg.be/Whatif)

