

### LA BATAILLE POUR NEW YORK



*Cet article est la retranscription de la conférence donnée par Henri Perrier, le 24 novembre 2007, dans le Hall Concorde du Musée de l'Air et de l'Espace, à l'occasion de la manifestation organisée par l'APCOS, pour le 30<sup>ème</sup> anniversaire de l'ouverture de New York Kennedy.*

**Par Henri Perrier**  
**Ancien Ingénieur Navigant d'Essais**  
**4800 heures de vol dont 1500 sur Concorde**

L'APCOS a pris une très heureuse initiative en organisant la célébration du 30<sup>ème</sup> anniversaire du début des opérations à New York, comme elle l'avait fait en janvier 2006 pour le 30<sup>ème</sup> anniversaire de l'ouverture sur Rio.

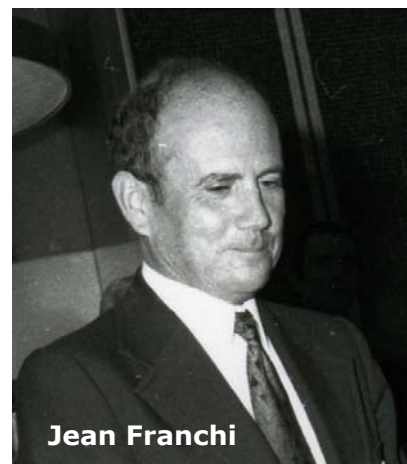
En effet, dans la longue histoire du programme : lancement en novembre 1962, 1<sup>er</sup> vol le 2 mars 1969 du prototype qui est dans ce hall, certification à l'automne 1975, début des vols commerciaux le 21 janvier 1976, le début des opérations à New York peut être considéré, aujourd'hui, comme la date la plus importante de cette longue histoire.

Nous savons tous que, si l'autorisation pour JFK n'avait pas été obtenue, l'exploitation des avions se serait arrêtée, au plus tard, en 1982.

Je vais donc essayer de retracer pour vous les principales étapes de ce qu'il est convenu d'appeler « La bataille pour New York ».

Avant de rentrer dans le détail, je voudrais rappeler le contexte dans lequel s'est déroulé le processus qui a abouti à l'ouverture de la desserte de Kennedy. Il faut s'enlever de l'esprit ce point de vue partagé par certains observateurs, voire acteurs, de l'époque, et qui peut persister encore aujourd'hui, que cela fut une bataille de l'Amérique contre le groupe franco britannique. Ceci est faux ! Ce fut un problème propre à New York, comme je vais vous l'expliquer. Le gouvernement des Etats-Unis et son agence pour l'aviation la FAA, étaient d'une parfaite loyauté et objectivité technique, dans les relations avec les Constructeurs comme avec les Compagnies aériennes, ne serait ce que par le Contrôle aérien, qui dépend de la FAA et dont aucun équipage n'a jamais ressenti d'hostilité de sa part. D'ailleurs, je rappellerai qu'avec l'avion de présérie 02, actuellement stationné au bord de la Nationale 7, à Athis Mons, qui était un avion de responsabilité française, en 73 et 74 nous avons fait de nombreuses visites aux Etats-Unis.

En août 1973, le gouverneur du Texas contacte le président Henri Ziegler pour solliciter la présence de Concorde à l'inauguration du nouvel aéroport de Dallas Fort Worth. Notre président ayant obtenu les autorisations fédérales, Franchi et moi mirent sur pied la mission : « atterrissage à Dallas en provenance de Caracas, vols de présentation à Dallas puis après un vol en subsonique de Dallas à Washington Dulles, retour direct sur Orly » et ce sera la première traversée transatlantique du 26 septembre 73, avec un avion qui n'avait pas la capacité de carburant de l'avion de série. Aux commandes étaient Jean Franchi et mon camarade Gilbert Defer, que je viens de saluer il y a quelques minutes. A ce propos, je voudrais dire quelques mots sur Jean Franchi. Dans l'équipe constituée par André Turcat, Jean Franchi, Pilote d'Essais, fut probablement un des acteurs, très discret et très modeste, les plus importants, tant dans l'équipe française que dans les relations franco britanniques. Indiscutablement, Jean a profondément marqué ce programme et pour tous ceux qui ont travaillé avec lui, il y en a quelques uns ici, c'était un grand Monsieur.



**Jean Franchi**

## 30ème ANNIVERSAIRE OUVERTURE NEW YORK

Nous voilà donc en 73, ayant fait le premier vol transatlantique. En 74, le gouverneur du Massachusetts invite Concorde à venir inaugurer, non pas un aéroport, mais des installations profondément remaniées, sur l'aéroport de Boston Logan. Cette même année le 02 posera les roues à Miami, Los Angeles, San Francisco et Anchorage. Chacune de ces visites fut l'objet d'un accueil très enthousiaste à la fois par curiosité mais je dirais même, assez souvent, par sympathie.

Du côté gouvernemental, il est important de noter qu'ayant abandonné leur programme supersonique début 71, les Etats Unis auraient pu placer des obstacles en travers du chemin d'un concurrent potentiel. **Cela n'a pas été le cas !**

Venons-en au problème de l'aéroport de New York, et plus précisément du PONYA (Port Of New York Authority) qui est l'autorité propriétaire et gestionnaire des aéroports des états de New York et du New Jersey.



Il ne faut pas croire que le problème du PONYA soit arrivé avec Concorde. C'était une situation déjà très ancienne. Le PONYA rencontrait des difficultés avec les riverains de Kennedy, souvent constitués en groupes ou associations, à cause du bruit des avions subsoniques de l'époque, de la densité de trafic et aussi par le fait que c'était un aérodrome ouvert H24. Les autorités du PONYA avaient donc été amenées, indépendamment de tout nouvel avion, à définir des niveaux de bruit maximum sur un certain nombre de points bien localisés et tout opérateur qui dépassait ces limites fixées se voyait gravement pénalisé financièrement.

Donc il y avait du côté du PONYA une grande sensibilité aux problèmes environnementaux due aux difficultés qu'il rencontrait avec les populations voisines.

Dans la suite de mon exposé, je vais distinguer 2 étapes : l'étape fédérale et ensuite l'étape New York.

**Etape fédérale.** La loi américaine avait fait éditer une nouvelle réglementation sous le nom de EIS (Environmental Impact Statement) qui obligeait, comme c'était un produit assez nouveau et différent des autres, à fournir un très grand nombre de données sur l'environnement. Nous savions ça et dans le courant de l'année 74, les 2 constructeurs réunirent l'ensemble des données permettant de répondre aux questions posées dans le cadre de ce dossier. Parmi celles-ci, il y avait, bien évidemment le bruit mais il y avait aussi la pollution de l'air dans la zone aéroportuaire, les niveaux éventuels de vibration perçus sur la plateforme, la couche d'ozone et bien d'autres.

Arrêtons-nous un instant sur le bruit. Dans ce dossier, on devait fournir des données de bruit sur des points particuliers d'un article de la réglementation FAR 36 mais on savait que New York posait un problème particulier.

## 30ème ANNIVERSAIRE OUVERTURE NEW YORK

Déjà, bien avant Concorde, des procédures étaient mises en œuvre en Compagnie, pour éviter d'excéder ce fameux niveau de bruit sur les points de contrôle. En 31 gauche, il y avait le problème du virage. Et c'est Jean Franchi qui eut le premier l'idée de dire : est ce qu'on ne pourrait pas virer plus tôt que les avions subsoniques contemporains ? Il n'eut aucun mal à faire partager cette opinion à l'intérieur de l'équipe française, en particulier grâce aux excellentes relations que nous avons avec l'équipe de certification.

L'adhésion de Pierre Dudal qui, à l'époque, avait une double « casquette », pilote Air France et pilote « certificateur » fut facile. Ce fut beaucoup plus difficile avec nos collègues britanniques en particulier avec la CAA. Il fallut remonter jusqu'au Chef Pilote Davies que le pilote en charge de Concorde, Gordon Corps, n'avait su convaincre : « Non, cette histoire de virage à 100 pieds, je ne cautionne pas ! ». Il lui fallut l'expérimenter lui-même pour nous donner son accord.

Donc à ce moment là, on monte le dossier en y intégrant les précisions sur New York. Et on fait un certains nombre de mesures de bruits sur différents aérodromes. Les plus importantes ont été réalisées sur le terrain de Casablanca Nouasseur par un appareil britannique.

On fournit toutes ces données à la FAA laquelle publie début 75 un projet d'EIS qu'elle diffuse très largement. Elle organise 3 audits pour recueillir les avis, commentaires et objections de toutes les personnes concernées. La plupart des objections relevées sont celles qui avaient été formulées contre le projet Boeing SST début 71, parce qu'il ne faut pas oublier que si l'arrêt du programme américain a été décidé par la Chambre des Représentants et le Sénat pour des raisons budgétaires, une large partie de l'opinion était, pour différentes raisons mais en particulier environnementales, contre le transport supersonique.

On voit donc refluer, 3 à 4 ans après, tous les arguments qui avaient été développés par les opposants, aussi bien politiques que membres de nombreuses associations. Le 13 novembre 1975, la FAA publie son rapport qui comporte l'ensemble des informations présentées par les Constructeurs et validées, ainsi que les interventions au cours des 3 audits. Le secrétaire d'état aux transports, Monsieur Bill Coleman, qui a en mains le rapport de la FAA, décide d'organiser le 5 janvier 76, à Washington un large audit où toutes les personnes concernées peuvent présenter leurs commentaires, qu'ils soient favorables ou défavorables. 70 interventions ont lieu au cours de cette longue journée et c'est Guillaume Tardieu, Commandant de bord à Air France, qui présente les arguments destinés à contrer les 3 points suivants, soulevés par les opposants :

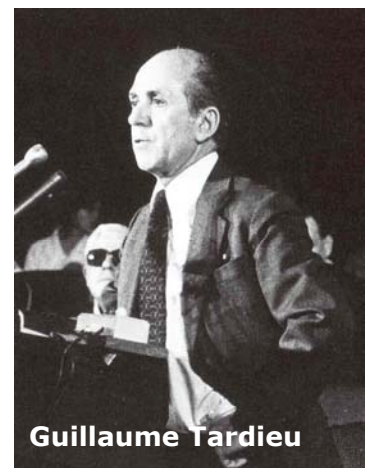
- Concorde n'aura pas suffisamment de réserve carburant à l'arrivée à New York pour respecter les règles habituelles de temps d'attente et de déroutement.
- Cet avion ne s'intégrera pas correctement dans le trafic aérien subsonique.
- Le virage à 100 pieds à New York est potentiellement dangereux.



Bill Coleman

Il fait son intervention au nom des 2 Compagnies. Il dispose de 5 minutes pour argumenter.

Tous les commentaires du 5 janvier sont analysés par Bill Coleman qui, le 4 février, publie la décision fondamentale au plan fédéral qui autorise Concorde, pour une période expérimentale de 16 mois, à desservir les aéroports de New York Kennedy et de Washington Dulles. A ce moment la bataille fédérale est gagnée et cela se traduira par l'ouverture – quelques mois plus tard – le 26 mai 76 de Washington Dulles.



Guillaume Tardieu

**L'étape suivante est l'ouverture de New York.** Dès le mois de mars 1975, anticipant sur la certification de l'avion, Air France et British Airways font savoir à l'administration américaine, leur intention d'ouvrir New York début 1976.

Après la publication de la décision fédérale de Bill Coleman, les 2 Compagnies informèrent de leur intention de débiter les vols à destination de New York le 10 avril 1976.

## 30ème ANNIVERSAIRE OUVERTURE NEW YORK

Simultanément le PONYA objecte : nous ne sommes pas d'accord pour appliquer la décision fédérale. Et c'est là que commence une bataille qui va durer plus d'une année.

Pour mener cette bataille, côté français, on note une remarquable cohésion des 3 partenaires concernés : Etat français, Aérospatiale et Air France.



La Compagnie Air France dit en substance au gouvernement : « Vous m'avez un peu forcé à acheter Concorde, il faut me donner à présent un coup de main pour ouvrir la ligne pour lequel il a été dimensionné ».

Seules les Compagnies Aériennes, Air France et British Airways pouvaient porter plainte car ce sont elles qui étaient victimes d'un préjudice. Air France était représentée par Jean Claude Martin, Directeur de programme et Pierre Dudal, Chef de Division Concorde. Les autorités françaises étaient représentées essentiellement par Michel Lagorce de la DGAC et par Léonce Lansalot-Basou qui était, à l'époque, le conseiller transport de l'Ambassade de France à Washington.

Et il fallait associer quelqu'un d'origine Constructeur et le sort tomba sur moi ; cela n'avait rien à voir avec mes fonctions de Directeur des Essais en Vol que j'assumais depuis peu, c'était simplement parce que j'avais la réputation d'avoir d'assez bonnes relations avec les 2 Compagnies et avec les Autorités. Et c'est comme ça que je me suis trouvé devenir, non plus observateur, mais acteur de la procédure.

Mon rôle consistait, sur les aspects techniques et opérationnels, à donner des arguments aux avocats.

Après le début de l'exploitation sur Washington en mai 76, la FAA établissait chaque mois un rapport, rendu public, sur l'analyse des différents paramètres évoqués dans l'EIS. Tous ces rapports mensuels montraient qu'on était à l'intérieur des valeurs sur lesquelles nous nous étions engagés. Le PONYA n'a jamais voulu tenir compte de ces retours d'exploitation.

Alors on a fait une autre démarche pour transposer des conditions de masse maximum au décollage ou à l'atterrissage aux conditions opérationnelles de masse moyenne etc. Rien n'y a fait.

Il était impossible de convaincre ni au plan technique, ni au plan du lobbying, ni même au plan politique puisque le sujet avait été évoqué lors de conversations entre les deux Présidents. Il n'y avait plus d'autre possibilité que la voie juridique. Il y eut 4 procès :

- En 1<sup>ère</sup> instance la décision, rendue le 11 mai 77 déclare que la position du PONYA est illégale.
- En juin, la Cour d'Appel renvoie le jugement devant le tribunal de 1<sup>ère</sup> instance au motif suivant : la position du PONYA est peut être illégale mais est elle discriminatoire ?
- Le tribunal de 1<sup>ère</sup> instance décide, en août, que la position du PONYA est non seulement illégale mais discriminatoire et, qui plus est, déraisonnable. De notre point de vue, le qualificatif de déraisonnable était dû au motif que les retours d'exploitation de Dulles montraient que les résultats étaient restés à l'intérieur des valeurs annoncées.
- De nouveau appel et le 29 septembre 77 cet appel est rejeté mais le PONYA tente une dernière manœuvre en se retournant vers la Cour Suprême.

A partir de cette date, nous pensons que nous « tenons le bon bout » et que si le verdict de la Cour Suprême est favorable nous devrions nous tenir prêts à passer à l'action pour déminer le terrain.

On monte avec soin une campagne qu'on axe sur le bénéfice des 2 Compagnies, à laquelle on associe les Autorités, un grand nombre de techniciens des 2 Constructeurs (acousticiens pour les problèmes de bruit, structure vis-à-vis du problème qu'avait soulevé, avec exagération, les

## 30ème ANNIVERSAIRE OUVERTURE NEW YORK

britanniques, du comportement de l'avion sur les éventuelles irrégularités de la piste 31 etc.)

La décision de la Cour Suprême, prise le 17 octobre au soir, nous est communiquée le 18 au matin et, avec Jean Franchi, nous décidons de déposer le plan de vol pour décoller vers New York le 19.

Jean Franchi est aux commandes de ce premier vol, assisté de Pierre Dudal, Michel Rétif et moi-même. Les observateurs navigants ont été, côté français : André Blanc Chef Mécanicien Navigant Air France, Philippe Bulté en tant que pilote AF et Chef de l'OCV, Pierre Bolliet pilote certificateur pour le CEV. Côté britannique les observateurs navigants sont Brian Walpole Chef Pilote Concorde British Airways, son collègue Tony Meadows et le pilote certificateur Gordon Corps.



**Conférence de presse, le 19 octobre 1977, à l'arrivée du vol ST 9001 reliant Toulouse à New York. L'avion N°201 est le premier Concorde à se poser à JFK.**

Les 20 et 21 octobre, 2 boucles sont réalisées, simulant le départ et l'atterrissage à New York Kennedy à des masses conformes aux vols transatlantiques. Le 22, c'est le vol retour vers Toulouse.

Quel est le bilan de ces 4 jours remarquables ?

- Tous les niveaux de bruit autant au décollage qu'à l'atterrissage ont été à l'intérieur des limites fixées par le PONYA.
- Le comportement de Concorde sur la piste 31 s'avère être un faux problème. En extrapolant de vieux résultats obtenus sur un super VC10, les britanniques avaient exagéré ce problème potentiel, ce qui nous avait amené à concevoir les amortisseurs double chambre.
- Les 2 Compagnies sont excessivement satisfaites, au niveau des pilotes, de l'escale etc.
- La réaction des médias est remarquable : « Cela fait des mois sinon des années qu'on nous bourre le mou! Concorde n'est pas un problème »

C'est ainsi que la route vers New York JFK est ouverte et permet, le 22 novembre 1977, que la desserte régulière débute.

## 30ème ANNIVERSAIRE OUVERTURE NEW YORK

Pour terminer, je vous raconterai 2 petites anecdotes liées à ces vols du mois d'octobre à JFK :

Le 19 octobre au soir : après la conférence de presse, l'avion avait été remis dans un hangar, entouré d'un dispositif de sécurité assez exceptionnel, dans la crainte d'éventuels manifestants et, à un moment, j'étais probablement avec Michel Rétif, on m'annonce que quelqu'un me demande. On me tend sa carte : il s'agissait de Cesare Pattarini, le patron du PONYA ! Alors j'y vais. Ce monsieur, je m'étais « battu » avec lui, quelque fois en présence de tiers et quelque fois tout seul dans son magnifique bureau situé au dernier étage du World Trade Center. Ses prises de position étaient violentes mais il avait toujours été, dans ses échanges avec moi, d'une humeur charmante, ainsi, un jour où je lui disais : « Monsieur, il faut que je m'en aille, j'ai un avion à prendre à La Guardia, pouvez vous me commander un taxi », il me répondit « Non, non, pas de problème, notre hélicoptère qui est posé au bord du quai vous emmènera ». Et c'est comme ça que je suis parti en hélico sur Manhattan jusqu'à La Guardia ; lequel hélico m'a déposé à 30 mètres de la passerelle pour embarquer dans le « shuttle » qui faisait La Guardia Washington National.



Le 19 octobre donc, je dis à ce monsieur Pattarini: « Mais attendez Monsieur, Concorde vous avez déjà vu ! Vous avez été le voir, à Washington ... » et je pense qu'il a été honnête, il m'a dit : « Non, non, non, je n'y ai pas été, il n'aurait surtout pas fallu que l'on sache que je m'intéressais à lui ! ». Alors je lui ai fait visiter l'avion.

La deuxième anecdote se déroule le 20 octobre lors du premier roulage avant le premier décollage d'un Concorde à Kennedy. Brian Walpole est aux commandes et Jean Franchi à droite. Sur la fréquence sol, un avion, que nous n'avons jamais pu identifier, dit : « Vous en faites pas les gars, je ferai certainement plus de bruit que vous ! ». Ce devait être un « vieux » cargo 707 ou DC8, à pleine charge. Je ne sais pas s'il a franchi les limites et s'il a dû payer l'amende.

J'ai voulu vous raconter ce que je considère comme l'évènement le plus essentiel qui a permis la poursuite de l'opération Concorde jusqu'aux dates que vous connaissez.

**Henri Perrier**  
**Conférence « La bataille pour New York »**  
**MAE le 24/11/07**

