

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 2 avril 2024 :

- **EXCLUSIF : Certares va prendre le contrôle d'Air France !**
- **UNITED AIRLINES DEMANDE À SES PILOTES DE PRENDRE CONGÉ EN MAI EN RAISON D'UNE PÉNURIE DE NOUVEAUX AVIONS BOEING**
- **BOEING 737 MAX : LE SOUS-TRAITANT SPIRIT AEROSYSTEMS VISÉ PAR UNE ENQUÊTE POUR "DÉFAUTS APPARENTS DE FABRICATION"**
- **Des temps d'attente plutôt bons aux contrôles frontières des aéroports parisiens**
- **Vueling continue d'élaguer son réseau à Orly**
- **CELESTE : TOUJOURS CLOUÉE AU SOL FAUTE DE FINANCEMENT "SOLIDE", SELON LA DGAC**
- **Marseille - Provence : une offre commerciale plus locale pour le nouveau Terminal 1**
- **Privés de tour de contrôle ? Le cauchemar des petits aéroports régionaux**

- **BRUSSELS AIRPORT : UN NOUVEAU PERMIS ENVIRONNEMENTAL OUI MAIS DES CRAINTES QUANT À LA RÉDUCTION DE SES ACTIVITÉS**
 - **LA BULGARIE ET LA ROUMANIE ENTRENT DANS L'ESPACE SCHENGEN**
 - **MEXICANA FAIT FACE À UNE POURSUITE DE PLUS DE 800 MILLIONS DE DOLLARS POUR RUPTURE DE L'ACCORD**
 - **Les touristes chinois reviennent au compte-gouttes en France, surtout les plus riches**
-

EXCLUSIF : Certares va prendre le contrôle d'Air France !

tourmag.com – 31/03/2024

Négociations exclusives entre le Fonds US et l'Etat (POISSON D'AVRIL !)

Vous avez nombreux à mordre à l'hameçon ;O)) Certares, à notre connaissance, n'a pas (encore) envisagé de s'inviter au capital d'Air France. Par ailleurs l'Etat français et Bruno Le Maire n'ont pas envisagé (pour l'instant) de céder une partie du capital qu'ils détiennent dans la compagnie tricolore. Mais la recette d'un bon poisson d'avril c'est qu'il doit être aussi vraisemblable que possible. Après tout CMA-CGM est bien entré parmi les actionnaires du transporteur alors pourquoi pas le fonds d'investissement ?

Le Groupe américain Certares qui détient la majorité de ses actifs dans les valeurs tourisme (Hôtels, TO, Cies...), est en négociations exclusives pour prendre le contrôle d'Air France.

L'Etat français a besoin d'argent frais et la compagnie a repris du poil de la bête. Voilà pourquoi Bercy verrait d'un bon œil la cession de la majorité de ses actions contre un bon gros chèque.

Bruno Le Maire a rencontré il y a un mois Tom Walker, directeur général du fonds d'investissement par l'entremise de Philippe Chérèque, conseiller principal de Certares L'ancien collaborateur d'Air France, devenu patron d'Amadeus, fin connaisseur de l'industrie du tourisme, est aussi au board de Voyageurs du Monde (Certares). Il a participé au montage financier qui a abouti la prise de participation dans le Groupe. Le transport aérien a de nouveau le vent en poupe. La crise sanitaire n'est plus qu'un mauvais lointain souvenir et les perspectives de développement sont prometteuses pour les années à venir.

En outre, la plupart des compagnies, à la faveur du revenge travel, ont fait des bénéfices historiques, bien supérieurs à ceux de 2019, année de référence.

Il en va de même pour Air France-KLM.

Le Groupe est revenu aux bénéfices en 2022 après une perte de plus de 11 milliards d'euros pendant la crise et un sauvetage sur la ligne grâce à l'intervention des Etats français et néerlandais.

Et l'embellie se poursuit. Le transporteur a remboursé et poursuit son désendettement, Transavia sa filiale low cost fait des étincelles et il se montre désormais offensif dans sa stratégie de reconquête. ITA et TAP Air Portugal sont dans le collimateur.

Benjamin Smith, patron providentiel, a plutôt bien réussi le pari de redresser la compagnie, mais l'Etat actionnaire est aux abois et réclame ses dividendes.

Selon une source proche du dossier le ministre de l'Economie et des finances pourrait céder environ 20% des 28,6% qu'il détient au capital. Un pourcentage qui permettrait au géant américain, de plus en plus intéressé par les actifs français et allemands (FTI), d'en prendre le contrôle.

Rappelons que Certares est aussi actionnaire de LATAM et que l'Amérique latine intéresse grandement Air France-KLM. Enfin, cette transaction aurait du sens de par l'implication du fonds d'investissement chez deux acteurs éminents (Voyageurs et Marietton Investissement) du secteur et gros clients du transporteur.

La transaction devrait être achevée avant l'été. Certares devra déboursier près d'un milliard d'euros pour ajouter Air France-KLM à son porte-feuille déjà bien garni.

UNITED AIRLINES DEMANDE À SES PILOTES DE PRENDRE CONGÉ EN MAI EN RAISON D'UNE PÉNURIE DE NOUVEAUX AVIONS BOEING

Air Journal – 02/04/2024

United Airlines demande à ses pilotes de prendre congé en mai en raison de retards dans la réception des nouveaux avions que la compagnie aérienne a commandés à Boeing, toujours empêtré dans ses problèmes de qualité et de fabrication.

Un porte-parole de United a déclaré lundi que l'offre était volontaire. « En raison des récents retards dans les livraisons de Boeing, nos prévisions (d'heures de vol) ont été réduites et nous proposons à nos pilotes des programmes volontaires pour le mois de mai afin de réduire les effectifs excédentaires », a déclaré la porte-parole Leslie Scott. Dans une note aux pilotes obtenue par l'Associated Press, United a déclaré qu'elle prévoyait de faire des demandes similaires au cours de l'été et éventuellement jusqu'à l'automne.

L'Air Line Pilots Association a confirmé que United offrait des congés de courte durée et des congés non payés, mais qu'ils n'étaient pas obligatoires.

United ne s'attend pas à recevoir tous les avions de ligne Boeing qu'il a commandés et qu'il devait recevoir cette année ou l'année prochaine. Il y a un mois, United a déclaré qu'il devait contractuellement recevoir 191 avions cette année et 127 l'année prochaine, mais qu'il s'attendait à n'en recevoir que 88 cette année et 64 en 2025. United envisage notamment des options alternatives pour remplacer les commandes du MAX 10. Pour rappel, United a officiellement demandé à Boeing d'arrêter de construire le MAX 10 pour sa flotte jusqu'à ce que les autorités aient plus de clarté sur son avenir en matière de certification. Sans date précise quant à la date à laquelle le MAX 10 recevrait un signal vert de la FAA, le PDG d'United, Scott Kirby, a récemment déclaré qu'il pourrait envisager de remplacer certains MAX 10 par des A321.

United avait précédemment déclaré qu'il s'attendait à perdre de l'argent au premier trimestre parce que ses MAX 9 avaient été cloués au sol pour inspection pendant trois semaines après l'arrachage d'un panneau du fuselage d'un MAX-9 d'Alaska Airlines le 5 janvier dernier. La compagnie aérienne basée à Chicago devrait publier ses résultats financiers le 16 avril.

Le PDG d'United, Scott Kirby, est l'un des nombreux dirigeants de compagnies aériennes qui ont dénoncé les problèmes de Boeing et demandé une réunion avec les directeurs de Boeing.

Boeing a annoncé la semaine dernière que le PDG David Calhoun démissionnerait à la fin de l'année dans le cadre d'un remaniement de la direction de l'entreprise. Le chef de la division avions commerciaux de Boeing a déjà été remplacé et le président du conseil d'administration ne se représentera pas en mai.

BOEING 737 MAX : LE SOUS-TRAITANT SPIRIT AEROSYSTEMS VISÉ PAR UNE ENQUÊTE POUR "DÉFAUTS APPARENTS DE FABRICATION"

Air Journal – 31/03/2024

Le procureur général du Texas, Ken Paxton, a ouvert une enquête sur Spirit AeroSystems, sous-traitant pour Boeing chez lequel "des problèmes récurrents sur certaines pièces" ont été repérés, a déclaré son bureau jeudi.

Spirit AeroSystems produit les fuselages et d'autres grandes pièces rentrant dans la structure des Boeing 787 Dreamliner et des Boeing 737 MAX. Le sous-traitant manufacture aussi des pièces détachées pour l'Airbus A220 (ex-avion canadien Bombardier CSeries). "Des défauts apparents de fabrication ont conduit à de nombreux incidents inquiétants ou dangereux" sur des modèles de 737 MAX, a précisé le procureur général texan. "Je considérerai comme responsable toute entreprise qui échoue à garantir les normes légales requises et ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour m'assurer que les constructeurs prennent la sécurité des passagers au sérieux", a-t-il ajouté.

La justice de l'Etat du Texas demande maintenant à Spirit AeroSystems de produire "des documents correspondant au traitement des défauts dans ses produits", et outre le contrôle qualité, l'enquête s'intéresse aussi à son mode d'organisation et de direction. L'annonce du procureur général du Texas intervient après celle du Département de la justice américaine qui enquête sur la perte d'une porte-bouchon (porte de secours cachée) sur le fuselage d'un 737 MAX-9 opéré par Alaska Airlines le 5 janvier dernier.

Des temps d'attente plutôt bons aux contrôles frontières des aéroports parisiens

voyages-d-affaires.com – 29/03/2024

Le Groupe ADP et la Direction de la Police aux Frontières ont mis en place depuis janvier 2023 des instruments mesurant le temps d'attente aux passages de contrôle aux frontières. Les résultats de l'année 2023 viennent d'être rendus publiques. Et ils ne sont pas aussi mauvais que certains peuvent le penser!

Moins de 1% ! C'est la part du nombre de passagers à Orly comme à Roissy à avoir attendu plus de 45 minutes pour passer les contrôles de police aux frontières dans ces aéroports. Un bon résultat que vient de révéler la Direction de la Police aux Frontières en coopération avec le Groupe ADP. Les deux institutions ont en effet mis en place un instrument d'évaluation des temps d'attente pour les passagers.

Des capteurs dans les zones de passage frontière et de contrôle de sûreté permettent désormais de compter le nombre de passagers en temps réel dans une file. Il s'agit d'un outil de mesure temps réel qui se met à jour automatiquement toutes les cinq secondes. Sur toute l'année 2023, sur près de 34 millions de passagers des vols internationaux à CDG, 81,8 % ont attendu moins de 10 minutes. 15,3 % ont dû faire la queue entre 10 et 30 minutes, 2% entre 30 et 45 minutes, et 0,8 % plus de 45 minutes.

Le résultat est encore meilleur à Orly. Sur près de 14 millions de passagers des vols internationaux, 90,2 % ont attendu moins de 10 minutes l'an dernier. 9,3% ont dû patienter entre 10 et 30 minutes, 0,3% entre 30 et 45 minutes et moins de 0,1 % 45 minutes ou plus.

Plus de sas automatisés PARAFE

Ce bon résultat est à mettre au compte d'une bonne anticipation des besoins sur les deux plateformes parisiennes. La police des frontières a de fait renforcé le programme de sas automatisés PARAFE. Sont à la disposition des passagers 188 machines de lecture automatique des passeports à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly pour l'été 2024. Soit une augmentation de 55 % par rapport à 2023. Plus de 60 nationalités peuvent utiliser les sas PARAFE.

Contrôles Frontières équipée de sas PARAFE en zone Arrivées à Orly 3 (Photo: Groupe ADP)

Par ailleurs, ADP a renforcé ses équipes d'accueil en période de pointe. Sur la saison d'été, 20% de personnes orientaient ainsi les passagers dans les files. Soit 1 300 personnels à Paris-CDG (+20% par rapport été 2022) et 500 à Paris-Orly (soit + 20%). L'opération va être renouvelée en 2024 et même prendre de l'ampleur avec la venue des Jeux Olympiques.

Vueling continue d'élaguer son réseau à Orly

voyages-d-affaires.com – 02/04/2024

La compagnie low-cost espagnole Vueling continue d'éliminer des lignes au départ d'Orly sous la pression de la concurrence. Elle ne propose plus que 32 destinations cet été 2024 contre plus de 50 en 2022.

Le réseau de la compagnie aérienne Vueling continue de se réduire comme une peau de chagrin d'une saison l'autre. Le programme de la low-cost espagnole, filiale d'IAG, perd en effet près d'une dizaine de lignes pour l'été 2024, revenant à 32 destinations desservies depuis la base d'Orly. Le transporteur est désormais loin derrière Transavia (plus de 110 destinations) mais devance encore Easyjet (22 destinations).

De fait, Vueling recentre -à de rares exceptions- toute son activité autour du bassin méditerranéen et au sud de l'Europe. Exit donc par exemple cet été Hambourg et Copenhague. Depuis 2022, et un « pic » de 50 destinations au départ d'Orly, Vueling a fermé des lignes dans le nord de l'Europe. C'est le cas sur l'Allemagne avec Hambourg, Leipzig, Nuremberg. Mais aussi de Billund, Copenhague et Stockholm au Danemark et en Suède.

Quelques destinations iconiques ont également disparu en Europe du sud comme Jerez (Cadix), Naples, Séville ou encore Venise. Sur les 32 lignes opérées par Vueling cet été, seuls Dublin, Londres Gatwick et Heathrow (la grande nouveauté 2024) ainsi que Prague rappellent que le transporteur a exploité un réseau couvrant toute l'Europe au départ de sa base d'Orly dans le passé...

CELESTE : TOUJOURS CLOUÉE AU SOL FAUTE DE FINANCEMENT “SOLIDE”, SELON LA DGAC

Air Journal – 30/03/2024

Celeste, qui ambitionne de désenclaver la pointe de la Bretagne avec une liaison Brest – Paris-Orly, n'a pour l'instant pas réuni assez de financements pour être autorisée à lancer ses opérations, a indiqué jeudi la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). La compagnie aérienne bretonne avait obtenu en 2023 son certificat de transport aérien (CTA) validant sa capacité technique à assurer des vols commerciaux. Mais elle attend toujours sa licence d'exploitation dont les critères d'attribution, prévus par un règlement

européen sans possibilité de dérogation, sont financiers : "Le but recherché est de protéger les passagers qui achètent un billet, afin que ceux-ci puissent être assurés de pouvoir bénéficier du service aérien que s'engage à leur fournir la compagnie", a expliqué la DGAC.

Concrètement, la compagnie aérienne candidate doit montrer qu'elle a les reins suffisamment solides -notamment en pouvant tenir trois mois sans aucune rentrée financière- et qu'elle dispose d'un plan de développement économique réaliste. Or, selon la DGAC, qui n'a pas souhaité communiquer de chiffres en valeur absolue, il manque aux promoteurs du projet Celeste "entre 30 et 40%" du seuil acceptable de financement initial. Celeste a engrangé de nombreux soutiens financiers de collectivités locales, avec des avances remboursables votées par la communauté d'agglomération de Morlaix (1,5 million d'euros) et Brest métropole (500.000 euros), tandis que la région Bretagne a promis 1 million d'euros, à condition que des fonds privés participent à hauteur de 50% au plan de financement.

La compagnie aérienne bretonne, qui visait initialement la liaison Brest – Paris-Orly abandonnée successivement par Air France, Transavia et Chailair, est désormais focalisée sur une liaison Brest-Nice, après avoir perdu ses créneaux aéroportuaires à Paris-Orly faute de les avoir utilisés l'été dernier, a indiqué la DGAC, laquelle a par ailleurs suspendu le CTA de Celeste. La DGAC a aussi manifesté ses doutes sur la capacité de Celeste, avec un seul avion Bombardier CRJ de 100 places, à gagner de façon rentable des parts de marché sur Brest-Nice face à la low-cost Volotea, qui exploite des Airbus A320 de près de 200 places.

Marseille - Provence : une offre commerciale plus locale pour le nouveau Terminal 1

tourmag.com – 29/03/2024

L'aéroport Marseille Provence qui va ouvrir le 17 juin prochain, le nouveau Terminal 1 conçu par l'architecte Norman Foster, a dévoilé la nouvelle offre commerciale qui fait la part belle aux entreprises locales.

L'aéroport de Marseille-Provence a dévoilé ce 29 mars 2023, l'offre commerciale qui s'implantera au Terminal 1.

"Cela fait plus de 30 ans qu'il n'y a pas eu d'investissement significatif dans le terminal 1. Avec le nouveau cœur aéroport, nous allons largement rattraper notre retard" a lancé Julien Boullay, directeur commercial et marketing de l'Aéroport Marseille - Provence. Conçu par Foster & Partners, le nouveau Terminal 1 ouvrira ses portes en juin, à la veille des Jeux olympiques et paralympiques.

"Nous allons passer d'un aéroport compliqué avec plusieurs zones d'enregistrement et plusieurs points de contrôle de sécurité à un aéroport du 21e siècle, avec un cheminement

qui sera extrêmement intuitif et simplifié" ajoute le directeur commercial et marketing.
Aéroport Marseille - Provence : 680m² de surfaces commerciales supplémentaires
La plateforme a également profité de ce renouveau, pour revoir entièrement les surfaces commerciales.

Le nouveau bâtiment de 22 000 m² qui ouvrira en juin et la réhabilitation des 28 000 m² existants permettront d'offrir 680m² de surfaces commerciales supplémentaires soit un total de 5677m².

"Nous aurons deux fois plus d'enseignes, de restaurants et surtout 18 nouveautés" précise Julien Boullay. "Nous allons renforcer l'offre du côté des salles d'embarquement et inverser totalement la tendance actuelle".

A ce jour, la zone publique compte 7 restaurants, 3 boutiques et 1 duty free, après les travaux, il n'y aura plus que 6 restaurants et une boutique.

A l'inverse, une fois le nouveau cœur aéroport ouvert, la zone réservée comptera 12 restaurants, 5 boutiques et 2 Duty free, contre 3 restaurants et 3 boutiques actuellement.

La part belle aux entreprises locales

Et parmi les nouveautés, 10 boutiques feront la part belle à la cuisine ou aux entreprises locales.

Objectif : montrer aux voyageurs qu'ils sont bien en Provence et à Marseille. Dès leur arrivée dans le futur grand hall vitré, les passagers feront face à Maison Yellow, un concept créé par Pernod Ricard France.

Toujours en zone publique, le restaurant "Les Jardins Sainte-Victoire" remplacera "Chef en Provence". Comme pour "les Jardins du Cloître", situé dans le 13e arrondissement de Marseille, Michel Portos, (chef 2 étoiles) proposera une carte bistronomique renouvelée chaque saison et fera la part belle à la formation. Le chef collabore notamment avec les Apprentis d'Auteuil.

Sur la zone réservée aux salles d'embarquement, les passagers retrouveront des entreprises locales : la parfumerie Fragonard, la pâtisserie Bricoleurs de Douceurs, le spécialiste du croque-monsieur Croquorico, ou encore le glacier EMKIPOP, la pizzeria Il Gusto Di Napoli ainsi que les recettes de FOU, spécialiste de la livraison de repas faits maison.

Pour rappel en 2023, l'aéroport de Marseille-Provence a réalisé une année record. La plateforme a accueilli 10 800 254 passagers, dépassant de 648 400 pax le record établi en 2019.

Aéroport Marseille - Provence : premier forum de l'emploi le 11 avril :

Le nouveau Terminal 1 de Marseille ouvrira ses portes le 17 juin 2024. La nouvelle offre commerciale nécessite un effectif supplémentaire de 150 emplois. Mais toutes les entreprises situées sur la plateforme ont besoin de recruter à l'approche de la saison été et des JO.

Près de 300 postes au total sont à pouvoir pour types de profils et d'expériences : dans les métiers de l'aérien, du tourisme, de la restauration, de la vente, de l'accueil ou de la sûreté.

Inscription obligatoire avant le 10 avril : <https://www.marseille.aeroport.fr/forum-emploi>

Forum : Salon panoramique du T1 Hall A de 10h à 14h.

Privés de tour de contrôle ? Le cauchemar des petits aéroports régionaux

Les Echos – 30/03/2024

Le projet de réorganisation des services de navigation aérienne, qui prévoit notamment la fermeture d'un quart des tours de contrôle en France, inquiète les petits aéroports régionaux, qui redoutent de perdre leurs lignes régulières. Pourtant, des solutions techniques existent.

Y a-t-il une vie sans tour de contrôle pour un aéroport ? C'est la question que doivent se poser un certain nombre d'exploitants de petits aéroports régionaux, à la lumière du projet de réorganisation en profondeur des services de la navigation aérienne en France.

Ce projet sans précédent, qui a déjà fait l'objet de quatorze mois de négociations à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), prévoit notamment la fermeture, entre 2028 et 2035, d'un quart des tours de contrôle en France, ainsi qu'une réduction de moitié du nombre de centres de contrôle en approche, qui passerait de 30 à 16.

Une vingtaine d'aéroports concernés

Une vingtaine de petits aéroports français pourraient ainsi se retrouver sans contrôleur aérien sur place. Une restructuration justifiée par l'impossibilité de moderniser rapidement tous les sites actuels des services de la navigation aérienne (DSNA), sachant que cette modernisation, indispensable pour remettre le contrôle aérien français au niveau de ses homologues européens, a déjà pris dix ans de retard.

Le projet a néanmoins de quoi inquiéter les aéroports. D'autant que la liste des sites concernés n'a pas été publiée. Pour l'heure, la seule liste communiquée aux syndicats de la DGAC est celle des aéroports dont le contrôle en approche sera transféré à d'autres centres. A savoir : Beauvais, Biarritz, Brest, Deauville, La Rochelle, Limoges, Melun, Metz, Poitiers, Pontoise, Rouen et Saint-Yan.

« Nous ne remettons pas en cause la nécessité de moderniser, mais les sites concernés doivent être prévenus assez tôt pour pouvoir s'adapter, et il faudra également s'assurer que ce retrait de la DSNA n'entraînera pas de perte d'activité », souligne Thomas Juin, président de l'Union des aéroports français.

Des solutions techniques existent

Le risque principal pour les aéroports, serait de perdre leurs lignes commerciales en perdant leur tour de contrôle. Si le contrôle des vols en approche peut être pris en charge,

sans dégradation du service, par un autre centre régional, l'absence de personnel dans la tour pour gérer les avions au décollage, à l'atterrissage et au sol, est bien plus problématique.

Des solutions de remplacement existent. En Suède, en Allemagne, en Hollande, au Royaume-Uni et plus récemment en Belgique, des aéroports régionaux ont déjà troqué leurs vigies pour un simple mât équipé de caméras, permettant de gérer le trafic en temps réel, depuis un centre de contrôle éloigné parfois de plusieurs centaines de kilomètres. Ces centres en « distanciel » peuvent même prendre en charge plusieurs aéroports. C'est le cas de celui de Stockholm, qui gère le trafic d'une dizaine de petits aéroports en Suède, ou de celui de Maastricht aux Pays-Bas, qui suit aussi l'aéroport de Groningen.

D'autres projets de « remote tower control » (RTC) sont en cours de déploiement, y compris pour des aéroports au trafic relativement important. Ainsi en Belgique, les aéroports de Liège et de Charleroi, principale base de Ryanair dans le plat pays, seront bientôt contrôlés par un centre situé à Namur, toujours grâce à des mâts équipés de caméras haute définition, associées à des radars au sol, permettant de suivre les mouvements des avions en temps réel.

Les espoirs déçus de l'aéroport de Tours

Mais dans ce domaine aussi, la France n'est pas en pointe. Un projet de tour de contrôle virtuelle a bien été lancé par la DSNA, avec pour premier candidat, l'aéroport de Tours, dont le trafic devait être géré depuis Toulouse. A terme, ce centre RTC de Toulouse aurait pu gérer jusqu'à cinq aéroports. La phase d'expérimentation devait démarrer en 2024. Mais le projet semble avoir été brusquement stoppé.

« Nous avons déjà mis en place le mât avec ses 18 caméras, mais il y a quelques jours, nous avons reçu un courrier de la DGAC nous annonçant l'arrêt du projet, sans qu'on nous demande notre avis », indique-t-on à l'aéroport de Tours.

Pour la plateforme tourangelle, dont la concession vient d'être renouvelée pour douze ans au groupe Edeis et qui ambitionne de monter à 300.000 passagers, cette décision est une grosse déception. L'aéroport, qui accueille notamment cinq lignes régulières de Ryanair avec 180.000 passagers par an, avait déjà vécu une période d'incertitude au moment de la fermeture de la base aérienne de l'armée de l'air, dont les personnels assuraient le contrôle du trafic. Ces contrôleurs militaires avaient finalement rejoint la DSNA pour poursuivre leur activité à Tours.

La goutte d'eau qui ferait déborder le vase

Si, à l'avenir, la DSNA décidait de ne plus baser de contrôleurs à Tours, l'aéroport n'aurait d'autre choix, que d'employer ses propres personnels pour effectuer une version très allégée des services de navigation aérienne, appelée Aerodrome Flight Information Service (AFIS). Un service limité à l'information et aux alertes qui suffit aux aérodromes mais dont rien ne dit qu'il convient aux compagnies régulières.

« Lors des discussions avec les compagnies aériennes, la première question porte souvent sur la présence de contrôleurs aériens à l'aéroport, car leurs assurances l'exigent », souligne-t-on à Tours.

Pour certains aéroports déjà maintenus à bout de bras par des subventions locales, ce coût supplémentaire pourrait être la goutte d'eau qui ferait déborder le vase. « Remplacer les agents de la DSNA par des personnels de l'aéroport peut aggraver les déséquilibres économiques, estime également Thomas Juin, de l'UAF. Si les opérateurs privés doivent se substituer aux services de l'Etat, il faudra qu'ils puissent lever des redevances. »

BRUSSELS AIRPORT : UN NOUVEAU PERMIS ENVIRONNEMENTAL OUI MAIS DES CRAINTES QUANT À LA RÉDUCTION DE SES ACTIVITÉS

Air Journal – 01/04/2024

Le ministre flamand de l'Environnement Zuhair Demir a accordé vendredi à Brussels Airport un nouveau permis environnemental. Mais l'aéroport émet dans un communiqué des craintes quant à des restrictions d'exploitation.

Le précédent permis environnemental de Brussels Airport expire le 8 juillet 2024. Cette décision opportune permet à Brussels Airport de poursuivre ses activités. Le nouveau permis permet une croissance et un développement ultérieur à court terme. Brussels Airport affirme qu'elle « continuera à travailler dur pour renforcer la connectivité européenne et intercontinentale, tant pour les passagers que pour le fret ».

La plateforme bruxelloise ajoute que si cette décision garantit la poursuite des opérations de l'aéroport dans les années à venir, le permis contient des conditions d'exploitation supplémentaires strictes, tant en termes de mouvements d'avions que de bruit, « qui impactent l'avenir de l'aéroport ». « Premièrement, la réglementation européenne « Approche équilibrée » doit être respectée avant que de telles restrictions d'exploitation puissent être imposées. » « En tant qu'aéroport, Brussels Airport a toujours recherché un équilibre entre le fait de remplir son rôle socio-économique et d'assurer la connectivité et l'impact sur l'environnement. Et l'aéroport continuera de le faire, avec la durabilité comme priorité numéro un de sa stratégie. »

D'après une première analyse, l'autorisation contient « des restrictions d'exploitation de grande envergure », estime Brussels Airport. « La restriction du nombre de mouvements aériens imposée par la licence met en péril l'avenir de tout l'écosystème aéroportuaire. 240 000 mouvements aériens par an donnent une marge de croissance jusqu'en 2032, mais un ajustement sera nécessaire pour permettre la croissance par la suite. En outre, la licence contient également des objectifs stricts de réduction du bruit », poursuit l'aéroport de Bruxelles.

Selon lui, de telles restrictions d'exploitation ne peuvent être introduites qu'après avoir suivi le règlement européen « Approche équilibrée ». Le résultat de cette procédure devra montrer si les mesures actuelles peuvent être imposées efficacement ou si elles nécessitent des ajustements. « Si ces restrictions étaient appliquées telles quelles, elles conduiraient l'aéroport à réduire ses activités, ce qui aurait de graves conséquences sur la connectivité de notre pays et sur le rôle socio-économique de l'aéroport, qui représente aujourd'hui 64 000 emplois directs et indirects. »

LA BULGARIE ET LA ROUMANIE ENTRENT DANS L'ESPACE SCHENGEN

Air Journal – 01/04/2024

La Roumanie et la Bulgarie ont partiellement rejoint dimanche la zone de voyage sans contrôle d'identité en Europe, marquant une nouvelle étape dans l'intégration des deux pays à l'Union européenne.

Après des années de négociations pour rejoindre l'espace Schengen, l'accès est désormais gratuit pour les voyageurs arrivant par voie aérienne ou maritime en provenance des deux pays. Toutefois, les contrôles aux frontières terrestres resteront en place en raison de l'opposition principalement de l'Autriche, qui a longtemps bloqué sa candidature en raison de problèmes d'immigration clandestine. ACI EUROPE et la Commission européenne du voyage (ETC) ont célébré le 31 mars cette première étape de l'adhésion de la Roumanie et de la Bulgarie à l'espace Schengen avec la levée des contrôles aux frontières aériennes et maritimes.

Cette première étape capitale devrait renforcer la cohésion sociale et approfondir l'intégration européenne. « Schengen fait partie du tissu fondamental du transport aérien européen, permettant une expérience passager plus fluide et des opérations plus efficaces avec des temps de correspondance plus rapides et des contrôles rationalisés », explique Olivier Jankovec, directeur général d'ACI EUROPE. « Faciliter les déplacements des citoyens de l'UE en Roumanie et en Bulgarie constitue une avancée importante pour l'Europe. Il s'agit de renforcer davantage l'intégration et de favoriser l'égalité grâce au droit fondamental à la libre circulation. Ce développement aura des répercussions économiques et sociales positives sur les communautés locales et sur l'économie au sens large. »

MEXICANA FAIT FACE À UNE POURSUITE DE PLUS DE 800 MILLIONS DE DOLLARS POUR RUPTURE DE L'ACCORD

air-journal.fr – 29/03/2024

La compagnie aérienne mexicaine nouvellement relancée par l'Etat mexicain, Mexicana de Aviación, fait face à une lourde poursuite judiciaire d'au moins 841 millions de dollars pour rupture présumée de contrat. Une société basée aux États-Unis a accusé la direction de Mexicana de ne pas avoir signé des accords qui auraient permis à la compagnie d'acquérir des avions.

Mexicana, la compagnie aérienne nouvellement lancée par le Secrétariat mexicain de la Défense nationale (Secretaría de la Defensa Nacional, SEDENA), est poursuivie en justice par une société basée aux États-Unis pour violation de son contrat de gestion, y compris la location de dix Boeing 737.

SAT Aero Holdings a déposé sa plainte le 27 mars 2024 devant le tribunal du district sud de New York, comme le rapporte Bloomberg. Elle accuse Mexicana d'avoir violé son accord avec la société basée aux États-Unis. SAT réclame des dommages et intérêts s'élevant à 838,5 millions de dollars, plus 2,4 millions de dollars de frais.

Les deux parties ont conclu un contrat de location d'avions, d'équipage, de gestion et d'assurance (ACMI) en août 2023, indique le procès. La SAT était censée acquérir l'avion, ainsi que recruter et former les pilotes, permettant ainsi au gouvernement mexicain de lancer les opérations de Mexicana. Selon le procès, la compagnie aérienne n'a pas versé 5,5 millions de dollars de caution, ce qui aurait permis à SAT de louer dix avions. Même si l'entreprise a fait de son mieux pour maintenir la relation commerciale, l'incapacité de Mexicana à signer des accords potentiels a été préjudiciable, a affirmé l'entreprise. A noter que le président mexicain Andres Manuel Lopez Obrador a déclaré que la compagnie aérienne envisageait d'acquérir jusqu'à 20 avions en mars 2024. De précédents médias locaux indiquaient que Mexicana achèterait jusqu'à dix jets Embraer sans préciser le type d'avion qui rejoindrait éventuellement la flotte du transporteur.

Mexicana de Aviación, désormais publique donc, est de retour depuis décembre dans le ciel, après 13 ans de conflit entre les anciens employés et l'ancien propriétaire, le groupe hôtelier Posadas. En 2005, le gouvernement mexicain avait vendu Mexicana de Aviación au groupe hôtelier mexicain Posadas. Ce dernier a décliné et fait faillite cinq ans plus tard. La nouvelle compagnie aérienne publique a débuté ses opérations avec une flotte de trois Boeing 737-800 offrant une seule classe de 180 sièges.

Les touristes chinois reviennent au compte-gouttes en France, surtout les plus riches

Les Echos – 01/04/2024

Les prévisions d'arrivées aériennes en provenance de Chine pour le deuxième trimestre laissent entrevoir une amélioration de la situation pour la filière tourisme, mais certains freins subsistent.

La France est encore loin d'accueillir autant de touristes chinois qu'avant la crise sanitaire, mais la situation s'améliore progressivement.

Avec près de 14.000 arrivées aériennes prévues lors du deuxième trimestre 2024, l'Office du tourisme de Paris table en effet sur une hausse de 233 % par rapport à 2023. Ce rebond est tout de même à relativiser, puisque ces arrivées sont toujours inférieures de 35 % à 2019.

Air France suit la demande

Dès lors, certains voient le verre à moitié vide, pointant notamment le manque de liaisons aériennes vers et au départ de Paris. Air France, contraint de contourner la Russie au contraire de ses concurrents chinois, semble jouer la montre, en vertu du principe de réciprocité qui impose le feu vert de Paris et Pékin pour toute nouvelle liaison.

Pour l'instant, la compagnie tricolore n'a pas modifié son programme d'été, se limitant à 14 vols par semaine, contre 32 avant la pandémie. Un faux problème, tempèrent tout de même certains acteurs, estimant que l'offre aérienne est en adéquation avec la demande.

Pas de « revenge travel »

D'autres voient le verre à moitié plein, et mettent en avant la levée progressive de certains freins. En Chine, les demandes de visas accélèrent en ce début d'année, revenant à un peu moins de 70 % de leur niveau de 2019.

Pour obtenir le précieux sésame, les embouteillages ont disparu, et les délais sont de nouveau raisonnables : à Pékin ou dans le Shandong, il faut compter environ dix jours entre la réception d'un dossier par le service des visas et sa délivrance.

Si l'image de la France reste globalement attractive malgré quelques craintes récurrentes comme l'insécurité, on semble malgré tout assez loin d'un phénomène de « revenge travel » espéré par les professionnels du tourisme. Cela concerne d'ailleurs de nombreuses destinations autrefois prisées par les touristes chinois, à l'instar de la Thaïlande qui multiplie les efforts pour les attirer de nouveau.

Les groupes manquent à l'appel

Une situation qui peut s'expliquer par un contexte économique difficile en Chine, qui pousse une partie de la classe moyenne à effectuer certains arbitrages. Le renouvellement des passeports et les voyages à l'étranger n'ont pas été la priorité des Chinois, privilégiant le tourisme intérieur moins coûteux.

Les touristes chinois partant à l'étranger sont moins nombreux mais plus dépensiers : en France, « on recommence à voir des Chinois très riches, et le secteur du luxe en profite, mais on n'a peu ou pas de groupes », remarque un acteur du tourisme parisien.

«Les hébergements les plus recherchés se trouvent dans les prestigieux 8e et 9e arrondissements de Paris, des zones qui connaissent un regain de popularité, confirme Andy Washington, «manager general Europe» de la plateforme Trip.com, très présente en Asie. Cela reflète une forte préférence des visiteurs chinois pour le luxe et l'hospitalité

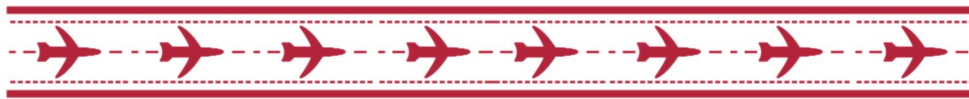
haut de gamme, témoignant d'un changement plus large dans les aspirations de voyage post-pandémique vers l'exclusivité et des expériences d'hébergement uniques. »

Un retour à la normale espéré en fin d'année

Au sein du secteur, on mise tout de même sur un retour à la normale à moyen terme.

« Nous sommes déjà à 60 % des niveaux de 2019, il n'est pas impossible que l'on retrouve les niveaux de 2019 d'ici à la fin de l'année », estime ainsi Christian Mantei, le président d'Atout France.

Ce qui constituerait une bonne nouvelle pour l'économie tricolore : en 2023, les touristes n'ont dépensé que 1,2 milliard d'euros, contre 3,5 milliards en 2019.



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