

## 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 4 avril 2024 :

- **Interconnexion train + avion : le gigantesque chantier inachevé de l'Europe**
  - **Toulouse : avec la LGV, l'aéroport va perdre 25 à 30 % du trafic vers Paris**
  - **Transavia rend le bagage cabine payant : comment les compagnies profitent des options pour faire leur chiffre d'affaires**
  - **Les ambitions de Ryanair dans le ciel marocain**
  - **AENA doublera la taille de l'aéroport de Congonhas, le deuxième plus grand du Brésil**
  - **Oman Air rétrécit drastiquement sa flotte et lâche ses A330**
  - **Ryanair : trafic en hausse de 8% en mars malgré le conflit Israël-Hamas**
  - **Elena Sorlini (Abu Dhabi Airports) : « Nous avons doublé la capacité totale de l'aéroport »**
  - **A Brest, la compagnie Celeste tente d'éviter le crash**
-

## Communiqué de presse (en fin de revue de presse) :

- **PRÉAVIS DE GRÈVE DU SPAF CONTRE LA PROHIBITION DU DROIT DE GRÈVE**
- **LEVÉE DU PRÉAVIS DE GRÈVE DU SPAF APRÈS LES AMENDEMENTS DU 3 AVRIL 2024**

## Interconnexion train + avion : le gigantesque chantier inachevé de l'Europe

*Les Echos – 04/04/2024*

**Parmi les grands projets initiés par la Commission européenne, qui devront être menés à bien par la prochaine mandature, figure l'obligation pour les grands aéroports de se doter d'une gare grandes lignes d'ici 2040.**

A deux mois des élections européennes, l'heure est au bilan dans les institutions bruxelloises. Quatre jours de conférence étaient ainsi organisés cette semaine à Bruxelles, pour permettre à la commission chargée des transports de faire le point sur les grands projets engagés durant la dernière mandature, de 2019 à 2024, tous modes de transports confondus.

Parmi les principaux sujets évoqués figurait un projet passé relativement inaperçu dans la presse et néanmoins lourd de conséquences pour le transport aérien : l'obligation pour les Etats membres de l'Union européenne de doter tous les grands aéroports européens d'une connexion au réseau ferré transeuropéen.

### **Les aéroports de 12 millions de passagers et plus**

D'ici au 31 décembre 2040, tous les aéroports européens de 12 millions de passagers par an devront ainsi offrir aux voyageurs, une possibilité de correspondance avec les trains grandes lignes, si possible à grande vitesse.

Le projet, qui s'inscrit dans un plan plus global de renforcement du réseau de transport intra-européen, connu sous le sigle « TEN-T » (Trans-European transports network), a déjà fait l'objet d'un accord entre le Conseil et les représentants du parlement européen, fin décembre.

Il vise à faciliter l'accès aux grands aéroports internationaux. Mais aussi à offrir une alternative ferroviaire aux acheminements par avion ou par la route. Ce qui permettrait de réduire le nombre des vols court-courriers d'alimentation des hubs, non seulement pour réduire les émissions de CO2, mais encore, pour réattribuer les créneaux horaires dans les aéroports saturés à des lignes plus rentables.

## **La question du financement**

Reste toutefois à régler la question du financement, qui s'annonce particulièrement salé. A notre connaissance, la Commission n'a pas chiffré le coût de ce projet précis, mais le montant global des investissements nécessaires pour la réalisation du plan TREN-T, sur les quinze prochaines années, est estimé à quelque 845 milliards d'euros.

Nombreux sont en effet les grands aéroports européens sans connexion avec les lignes ferroviaires longue distance. En France, c'est seulement le cas de Roissy-CDG, depuis 1994, et de Lyon-Saint-Exupéry. En revanche, l'aéroport d'Orly et celui de Nice, dont le trafic dépasse déjà les 12 millions de passagers, en sont dépourvus.

## **Un billet unique dans la foulée ?**

En Allemagne, les aéroports de Munich, Hambourg et Stuttgart sont dans le même cas. De même que ceux de Barcelone, Bruxelles, Athènes... Et d'ici à 2040, la liste devrait encore s'allonger, en incluant ceux de Lyon, Marseille, Bâle-Mulhouse, Toulouse, Venise, Naples, Bologne, Faro, Cracovie...

Ce projet européen d'intermodalité pourrait en amener d'autres. L'un des projets de la Commission des transports, passé à la trappe durant cette mandature, portait sur la création d'un « billet unique » européen. Il permettrait de voyager d'un point A à un point B en utilisant tous les modes de transport disponibles, de l'avion au métro en passant par le train longue distance.

Ce projet a été mis de côté. Mais il pourrait ressurgir dans les prochaines années, dans le sillage des multiples projets de « billet unique » nationaux. Il irait naturellement de pair avec des trajets « avion + train ». Mais il reste techniquement très complexe. Il aura fallu vingt-huit ans à Air France et la SNCF pour parvenir enfin à une réservation unique « train + air » fin 2022.

## **Toulouse : avec la LGV, l'aéroport va perdre 25 à 30 % du trafic vers Paris**

*Actu.fr – 03/04/2024*

**Alors que le trafic bascule des vols intérieurs vers les internationaux, l'aéroport de Toulouse se prépare à voir décliner sa fameuse navette vers Paris, avec l'arrivée de la LGV.**

Malgré les turbulences suscitées par la disparition programmée de la navette Air France entre Paris et Toulouse — qui réduit la voilure et s'en défaussera sur sa filiale low cost Transavia dès 2026 —, l'aéroport Toulouse-Blagnac (ATB) entend bien continuer à faire décoller son trafic grâce à un autre relais de croissance : les vols à l'international.

## **Un trafic total en hausse de 11 %**

Tout cumulé, 7,8 millions de passagers ont été transportés en 2023 à Toulouse, soit 11 % de plus qu'en 2022, mais cela ne représente toujours que 81 % du trafic de 2019 (9,6

millions), année record avant la crise sanitaire. Avec prudence, ATB mise donc sur une « croissance modérée » du trafic en 2024.

### **L'international désormais majoritaire à Toulouse**

Surtout, pour la toute première fois, l'international est devenu en 2023 le segment majoritaire à Toulouse. « C'est historique et porteur d'avenir pour le territoire », a glissé mardi 26 mars Christian Cassayre, président du conseil de surveillance d'ATB.

Cet essor a notamment été porté par les ouvertures consécutives de deux nouvelles lignes long-courrier, vers Montréal avec Air Canada, puis vers Doha avec Qatar Airways. La première a été empruntée par plus de 81 000 passagers depuis son lancement, contre environ 45 000 pour la seconde.

### **« L'aéroport prend une nouvelle dimension »**

Des développements vers des contrées plus lointaines très stratégiques pour l'aéroport — qui vise toujours New York — puisqu'il s'agit là de « deux hubs régionaux qui permettent aussi de découvrir de nombreuses destinations aux quatre coins du monde ».

"Avec ces premières liaisons intercontinentales, l'aéroport prend une nouvelle dimension et affirme plus que jamais sa place d'aéroport du grand Sud-Ouest." Christian Cassayre, Président du conseil de surveillance de l'Aéroport Toulouse-Blagnac

Et le président du conseil de surveillance ne s'en cache pas : « À l'heure où le trafic intérieur recule, ce point est vital ».

### **« Ce n'est que le début » de la bascule vers l'international**

En hausse de 27 % par rapport à 2022 (et de 7 % par rapport à 2019, année référence), les vols vers l'étranger représentent désormais 57 % du trafic total à Toulouse-Blagnac. Et « ce n'est que le début du changement entre le domestique et l'international » dans le 5<sup>e</sup> aéroport français, appuie Philippe Crébassa, président du directoire d'ATB.

### **Le trafic intérieur dévisse**

Car à Toulouse, « le trafic intérieur a baissé de 5 % en 2023 par rapport à 2022 », annonce-t-il. Comment expliquer cette chute ? « C'est un phénomène général qui ne touche pas que Toulouse », observe Philippe Crébassa, « on est exactement sur les mêmes chiffres que Lyon ». Pour lui, « c'est essentiellement dû au retrait croissant du groupe Air France des lignes intérieures, mais aussi au fait que les compagnies manquent d'avions, lesquels sont moins disponibles qu'avant la crise ».

"Nous assistons à un passage de relais entre la compagnie nationale et les compagnies low cost, cela va prendre un peu de temps... C'est ce qu'il va se passer sur Orly, où Air France a l'intention de positionner Transavia pour récupérer tout ou partie de son offre."

Philippe Crébassa, Président du directoire d'ATB

Selon les termes de Philippe Crébassa, « la demande subit également la politique d'investissement des entreprises ». Privilégiant les échanges en visio, envoient-elles moins leurs collaborateurs faire de la réunionite à Paris ? Le président d'ATB pointe en

outre une évolution de la politique tarifaire chez Air France, où les prix « ont encore augmenté de 15 % en 2023, après plus de 30 % en 2022 ».

### **Un million de passagers en moins entre Toulouse et Paris !**

Résultat : si la navette Toulouse-Paris, première ligne aérienne d'Europe, a encore transporté plus d'un voyageur sur quatre l'an dernier, le trafic entre le Capitole et la capitale est en chute libre ces dernières années... Une baisse de 31 % en quatre ans ! En 2023, cette liaison a enregistré 2,2 millions de passagers, soit un million de moins qu'en 2019 (3,2 millions à l'époque).

Parmi eux, 1,6 million ont emprunté des avions d'Air France, les autres d'Easyjet. Et si la compagnie anglaise a maintenu ses vols (cinq fréquences par jour en semaine en moyenne), sa rivale française a nettement réduit la voilure (16 fréquences en 2023, contre 22 à 25 en 2019).

### **25 à 30 % de baisse de trafic prévue avec la LGV**

L'aéroport se prépare-t-il à voir dévisser complètement son trafic vers la capitale, avec l'arrivée de la LGV, dont les travaux débutent en 2024, et qui mettra en 2032 Toulouse à 3h10 du cœur de Paris, contre 4h20 aujourd'hui ?

"Avant l'annonce du désengagement d'Air France (survenu en octobre 2023, NDLR), on imaginait entre 25 et 30 % d'effet sur le trafic avec l'arrivée de la LGV. Du fait de cette décision, cette transformation va arriver plus vite que prévu et sera sans doute plus progressive." Philippe Crébassa

### **Le low cost prend les commandes à Blagnac**

Dans le même temps, le low cost continue de grignoter des parts de marché aux compagnies traditionnelles et s'établit désormais à 49 % du trafic (+ 5,7 points par rapport à 2019). Avec près de deux millions de voyageurs transportés, Easyjet engrange 22 % du trafic total, juste derrière Air France, et devant Ryanair.

La compagnie anglaise est « en passe de devenir la première compagnie de l'aéroport Toulouse-Blagnac ». La place des low cost est inévitablement appelée à grandir », estime ainsi Philippe Crébassa, convaincu « que l'avenir du trafic européen en Europe, c'est que le point à point européen soit laissé aux compagnies low cost ».

## **Transavia rend le bagage cabine payant : comment les compagnies profitent des options pour faire leur chiffre d'affaires**

*Europe 1 – 03/04/2024*

**À partir de ce mercredi, vos bagages cabines ne seront plus automatiquement compris dans le prix de votre billet à bord des avions de Transavia. La compagnie adopte ainsi une politique déjà en vigueur dans d'autres compagnies à bas coûts.**

C'était l'une des dernières compagnies low cost à ne pas le faire : les bagages cabines seront désormais payants à bord des avions de Transavia. Cette mesure entre en vigueur ce mercredi et coûtera au minimum 15 euros. Si l'heure est à vous pencher sur vos vacances d'été : n'oubliez pas que le prix d'appel d'un billet d'avion augmente assez vite au fil de votre réservation.

### **Une recette essentielle pour les compagnies low cost**

Prenons un exemple : un aller-retour Paris - Rome en septembre prochain coûtera 90 euros avec Transavia. Le bagage à main restera inclus dans le tarif mais il faudra ajouter 15 euros pour un bagage cabine et sept euros pour choisir votre siège (entre quatre et onze euros pour vous assurer plus de place pour les jambes). Si vous ajoutez dix euros pour l'accès prioritaire à l'aéroport, vous avez quasiment doublé le prix initial du billet !

### **"Ces options peuvent représenter jusqu'à 50% du chiffre d'affaires"**

Des recettes tout simplement essentielles pour le modèle économique de ces compagnies explique Paul Chiambaretto, expert aérien et directeur de la Chaire Pégase. "Ces options peuvent représenter jusqu'à 50% du chiffre d'affaires d'une compagnie aérienne low cost donc c'est quelque chose qui est phénoménal !" affirme-t-il.

Si le passager est souvent attiré par le petit prix, il espère aussi un minimum de confort. En réservant avec ces compagnies low cost, il ne fera pas une bonne affaire, souligne Arnaud Aymé, spécialiste transports chez Sia Partners : "Il peut arriver parfois, même régulièrement, que des clients soient amenés à payer plus cher avec une compagnie low cost, en ayant souscrit plein d'options supplémentaires qu'avec une compagnie régulière, avec le service qui est inclus." En quatre ans, le groupe Air France - KLM a fait progresser les recettes venues de ces options de 53%.

## **Les ambitions de Ryanair dans le ciel marocain**

*Afrik – 02/04/2024*

**La compagnie internationale low-cost Ryanair développe ses liaisons domestiques au Maroc. Cette initiative s'inscrit dans le cadre d'un plan ambitieux de la compagnie aérienne irlandaise pour conquérir le marché marocain avec un objectif de doubler le nombre de passagers transportés au sein du Royaume Chérifien.**

Ryanair arrive au Maroc avec la solide ambition de concurrencer Royal Air Maroc (RAM) et Arabia Maroc qui se partagent actuellement le marché. Et l'ambition du groupe irlandais est importante car il vise un doublement du trafic annuel au Maroc, passant de 4,5 millions de passagers actuellement à plus de 10 millions d'ici 2027. La liaison Marrakech-Errachidia était la première étape. Hier, ce sont deux nouvelles destinations qui ont été ouvertes avec le décollage de deux avions sur Marrakech – Oujda et Marrakech – Tétouan.

### **Développement du réseau domestique marocain**

La compagnie aérienne low-cost ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Elle a prévu de poursuivre l'extension de son réseau domestique en desservant d'autres villes marocaines : Agadir, Tanger et Fès notamment. Cette stratégie vise à capter une part importante du marché aérien national, dominé actuellement par la Royal Air Maroc. Ryanair s'engage à investir massivement au Maroc. La compagnie aérienne prévoit d'ouvrir une base d'opérations à Marrakech et de créer des centaines d'emplois directs et indirects.

### **Un pari gagnant mais risqué ?**

Les ambitions de Ryanair au Maroc sont loin d'être irréalistes. Le marché aérien marocain est en pleine croissance. En outre, le pays dispose d'un potentiel touristique qui peut encore être développé. Or, la compagnie aérienne irlandaise a déjà une très forte présence en Europe et une expérience avérée dans le développement de liaisons domestiques à bas prix.

Cependant, Ryanair devra cette fois relever le défi de la concurrence avec la Royal Air Maroc. En outre, la récente progression du prix du pétrole pourrait freiner la rentabilité de ces nouvelles lignes.

## **AENA doublera la taille de l'aéroport de Congonhas, le deuxième plus grand du Brésil**

*Air Journal – 03/04/2024*

**La compagnie aéroportuaire espagnole Aena a révélé lundi son intention de doubler la taille de l'aéroport de l'aéroport Congonhas situé à São Paulo, le deuxième plus grand du Brésil, avec lequel elle prévoit d'augmenter le nombre de passagers de 34%.**

Aena, qui gère 20 % du trafic aérien brésilien, va investir 370,8 millions d'euros dans l'agrandissement et la modernisation de l'aéroport Congonhas de São Paulo. L'opérateur espagnol développera un nouveau terminal passagers deux fois plus grand que le bâtiment existant, avec davantage de passerelles d'embarquement et 20 000 m<sup>2</sup> de locaux commerciaux. Congonhas est le deuxième aéroport le plus fréquenté du Brésil et son expansion portera la capacité annuelle de l'aéroport à 29,5 millions de passagers contre un peu plus de 22 millions l'année dernière.

Le président d'Aena, Maurici Lucena, a qualifié le projet de « le plus important d'Aena au niveau international ». Aena Brésil gère 17 aéroports dans le pays. L'année dernière, l'opérateur a achevé la rénovation des aéroports du Nordeste, notamment de Recife. L'investissement total dans le bloc des onze aéroports brésiliens (BOAB) pour les années à venir, qui inclut Congonhas, s'élèvera à 4,5 milliards de BRL (835 milliards d'euros).

Les travaux du nouveau terminal de São Paulo débuteront en 2024 et devraient s'achever en juin 2028. La zone d'embarquement et d'arrivée doublera de taille pour atteindre 105 000 m<sup>2</sup>. Le terminal des départs disposera d'un nouveau hall d'enregistrement et de 19 nouvelles passerelles d'embarquement, qui remplaceront les 12 passerelles existantes (leur nombre passe de 30 à 37), permettant ainsi que 70 % des embarquements se fassent directement vers l'avion.

Les pistes et aires de trafic existantes subiront un renforcement structurel, tandis que de nouvelles voies de circulation pour avions, une nouvelle route de service pour l'aviation générale et une sortie de piste rapide seront construites. L'ensemble du projet comprend la préservation, la revitalisation et l'intégration des zones classées au patrimoine historique, a déclaré Aena. En termes de durabilité, l'aéroport de Congonhas disposera d'une nouvelle sous-station électrique, qui permettra l'utilisation d'énergie propre. Il y aura également un nouveau point de collecte des déchets solides et une station de traitement des eaux, ainsi qu'un éclairage plus naturel et un système de climatisation plus efficace. Contrairement à l'aéroport international de São Paulo/Guarulhos, le principal aéroport international desservant São Paulo et géré par Infraero, Congonhas n'accueille pas de vols internationaux à ce jour. Mais cela pourrait changer à l'avenir.

Aena, qui a repris l'exploitation de Congonhas en octobre dernier après avoir remporté un appel d'offres, prévoit de livrer les travaux en juin 2028 et d'exploiter l'aéroport jusqu'en 2058. Au-delà de Congonhas, l'entreprise va déboursier 2,5 milliards de reais (502 millions de dollars) dans les 10 autres aéroports du pays dont elle a obtenu l'exploitation lors du dernier appel d'offres.

Aena gère 79 aéroports en Espagne et dans le reste du monde, dont 17 au Brésil, qui transportent un total de 40 millions de passagers par an, soit 20 % de part de marché.

## **Oman Air rétrécit drastiquement sa flotte et lâche ses A330**

*Air Journal – 04/04/2024*

**Oman Air a officiellement conclu ses opérations avec l'Airbus A330, marquant la fin d'une époque de 15 ans pour ce type au sein de sa flotte.**

Au cours des 12 derniers mois, Oman Air a mis en œuvre un processus de restructuration approfondi dans le but de rétablir sa santé financière. C'est dans ce contexte que la compagnie nationale omanaise a également décidé de réduire sa flotte long-courrier, en retirant avec effet immédiat ses Airbus A330. Le retrait des A330 signifie une réduction significative de la capacité opérationnelle du transporteur, supprimant dix appareils, soit environ 22 % de sa flotte totale.

Les derniers services opérés par la flotte A330 ont eu lieu le 30 mars, avec des destinations telles que Londres Heathrow, Francfort, Moscou Sheremetyevo, Mumbai et



Salalah parmi les routes concernées. Le dernier vol, WY184 de Sheremetyevo à Mascate, a symboliquement conclu l'association de longue date d'Oman Air avec l'A330.

Au moment de leur retrait, la flotte d'A330 d'Oman Air était composée de quatre A330-200 et de six A330-300, une partie de ces appareils étant inactive. Notamment, une sélection de ces A330 avait été louée avec équipage à Qatar Airways, soutenant les opérations au-delà de leur mandat avec Oman Air. L'avenir de ces contrats ACMI reste en discussion, Oman Air n'ayant pas encore fourni de détails sur l'accord.

La décision d'abandonner progressivement les A330 s'inscrit dans le cadre des efforts d'Oman Air visant à optimiser sa flotte dans un contexte aérien difficile. Cette initiative a également conduit à l'arrêt des services vers plusieurs destinations et à l'ajustement des fréquences de vol sur les routes existantes. L'objectif est de revenir à la viabilité financière.

La restructuration de la flotte d'Oman Air permettra de continuer à se concentrer sur des avions plus récents et plus économes en carburant, notamment les Boeing 737 MAX et 787 Dreamliner. Oman Air possède aujourd'hui 6 737-800, 5 737-900ER, 13 737 MAX 8 (+ 7 à venir), 2 787-8 et 7 787-9 (+3 à venir).

Le patron d'Oman Air a également déclaré que la compagnie aérienne avait clôturé l'exercice 2023 sans avoir besoin de prêts ou de garanties supplémentaires du gouvernement et qu'elle prévoyait de continuer à mettre en œuvre des mesures d'amélioration de l'efficacité tout au long de 2024.

## **Ryanair : trafic en hausse de 8% en mars malgré le conflit Israël-Hamas**

*Air Journal – 03/04/2024*

**Ryanair a signalé une augmentation de 8 % du nombre de passagers en mars, son coefficient de remplissage étant resté stable.**

La compagnie aérienne a déclaré avoir transporté un total de 13,6 millions de passagers le mois dernier, contre 12,6 millions le même mois de l'année dernière. Son coefficient d'occupation – le nombre de sièges qu'il occupe sur chaque vol – s'élevait à 93 %.

Ryanair a déclaré avoir opéré plus de 77 000 vols en mars. Elle a cependant annulé près de 950 vols en raison du conflit Israël/Gaza. Pour rappel, Ryanair demande à ce qu'on réouvre le Terminal 1 de l'aéroport Ben Gourion de Tel Aviv, fermé depuis le 7 octobre dernier, si on veut qu'elle reprenne ses opérations. L'actuel Terminal 3 qui aujourd'hui est le seul ouvert ne lui convient pas en raison de taxes d'aéroport supérieures.

En outre, la low cost européenne connaîtra d'importants retards dans les livraisons de son 737 MAX 8-200, la version haute densité du 737 MAX 8, réduisant ses espérances de livraison cette année à 40 avions au lieu de 57 initialement. Rappelons que Ryanair a en commande 300 MAX-10 dont 150 en option et attend encore 74 Boeing 737 MAX200.

En outre, Ryanair a annoncé le 2 avril un nouveau partenariat avec eSky, agence de voyage en ligne (OTA) leader en Europe centrale et orientale, qui sera désormais autorisée à proposer des vols, des sièges et des bagages Ryanair à ses clients à condition qu'elle ne surcharge pas les clients pour les produits Ryanair.

## **Elena Sorlini (Abu Dhabi Airports) : « Nous avons doublé la capacité totale de l'aéroport »**

*La Tribune – 04/04/2024*

**ENTRETIEN.** Tout juste confirmée dans ses fonctions de directrice générale des aéroports d'Abu Dhabi, après quelques mois d'intérim, Elena Sorlini accorde un entretien à La Tribune. Désormais dotée d'un terminal flambant neuf, contrastant avec les installations obsolètes en service jusqu'en novembre dernier, et pouvant s'appuyer sur une compagnie Etihad Airways revigorée, elle affiche ses ambitions dans un Moyen-Orient en plein développement.

**LA TRIBUNE - Quels sont les principaux apports de votre nouveau terminal aéroportuaire ?**

*ELENA SORLINI- Nous utilisons un terminal très obsolète dans la partie sud (désormais fermé, NDLR) où nous ne pouvions pas offrir le niveau de service souhaité à nos passagers. L'infrastructure était clairement un gros problème, avec des installations obsolètes en termes de toilettes, de points de restauration et de boissons, ou de distance à parcourir à pied pour atteindre certaines portes d'embarquement. Nous disposons désormais d'un terminal absolument magnifique.*

*C'est une infrastructure incroyable. Elle a été construite dans un souci d'efficacité, de sorte qu'en dépit de son immensité (742.000 m<sup>2</sup>), le passager peut accéder facilement du hall des départs, à l'immigration, puis à la sécurité et au processeur central, au cœur du côté piste, où se trouvent tous les magasins, les commodités et les points de vente de nourriture et de boissons. Il est très intuitif de se rendre à la porte d'embarquement, avec un trajet maximal de 9 minutes à pied, sans utiliser d'autres moyens, comme les bus ou les trains qui rendent le voyage assez inconfortable.*

**Avec ce nouveau terminal, l'aéroport change de dimension. Quels sont vos objectifs pour 2024 ?**

*Nous avons doublé la capacité totale de l'aéroport, à 45 millions de passagers annuels, et cela a immédiatement déclenché une importante croissance du trafic. C'est un signal clair que la capacité du terminal sud était une contrainte et que nous pouvons accueillir plus de compagnies aériennes et plus de passagers.*

*L'aéroport international Zayed a accueilli 22,5 millions de passagers en 2023, soit une croissance de 44,5 % par rapport à l'année précédente, et un niveau un peu supérieur à celui de 2019. Pour 2024, nous visons 27 millions de passagers et, pour l'instant, cela*

avance bien. Nous sommes légèrement au-dessus de nos objectifs, avec une hausse de 38% sur les deux premiers mois de l'année par rapport à 2023, même si la croissance va ralentir par la suite.

### **Qu'en est-il de votre rentabilité ?**

En règle générale, nous ne divulguons pas de données financières, mais nous sommes satisfaits. L'ouverture du terminal produit des résultats nettement supérieurs aux attentes. Il y a une augmentation substantielle de notre base de coûts d'exploitation, car il s'agit d'une installation beaucoup plus grande. Mais, dans le même temps, nous avons environ 35.000 m<sup>2</sup> de commerces et de restauration, de nouveaux services et de nouveaux parkings. Et la croissance du trafic est vraiment bénéfique pour le chiffre d'affaires.

### **Vous avez donc deux fois plus de capacité que de passagers. Quels sont vos relais de croissance pour doubler votre trafic et à quelle échéance ?**

Nous avons un objectif d'environ 40 millions de passagers d'ici à 2030. Peut-être même plus. Etihad Airways est, bien sûr, le principal moteur de croissance. La compagnie (dont elle était administratrice jusqu'en février, NDLR) a connu une importante restructuration après le Covid. Elle est devenue plus petite, mais rentable. Elle a redimensionné son réseau, sa flotte et son organisation, et elle est maintenant sur la bonne voie pour croître à nouveau de manière rentable. Elle prévoit de doubler son trafic d'ici à 2030 (14 millions de passagers en 2023, Ndlr). Nous travaillons aussi avec les deux autres transporteurs nationaux, Wizz Air Abu Dhabi et Air Arabia Abu Dhabi. Ils sont également très ambitieux en termes d'objectifs de croissance.

Nous travaillons de manière très proactive afin d'attirer d'autres compagnies et de compléter la connectivité de nos transporteurs nationaux. Il se passe donc beaucoup de choses et notre nombre de compagnies aériennes est passé à 38 en février.

Nous essayons d'attirer des compagnies aériennes capables d'offrir de nouvelles destinations, ou de travailler en coopération avec nos transporteurs. Air France est un bon exemple. Nous avons réussi à la faire revenir à Zayed International l'an dernier. Elle s'en sort très bien et travaille en partage de code avec Etihad. Ils peuvent donc offrir un meilleur service sur la route vers Paris. Nous sommes donc très satisfaits du résultat. Lire aussi Emirates, Turkish Airlines, Qatar Airways... les compagnies du Moyen-Orient plus fortes que jamais

### **Vous espérez donc qu'Etihad multiplie ce genre d'initiative ?**

Etihad a conclu le même type d'accord avec d'autres compagnies aériennes pour d'autres destinations. A court terme, la concurrence entre compagnies aériennes sur une même destination peut être une bonne chose pour nous en faisant baisser les prix et en augmentant le trafic. Mais c'est un peu artificiel. Par la suite, quelqu'un finira par se retirer de la destination et ce trafic sera perdu. Il est préférable que les compagnies aériennes travaillent ensemble et que le service s'améliore sur cette destination spécifique.

*Généralement, les compagnies concurrentes placent leurs vols exactement à la même heure de la journée et cela devient un affrontement sur les prix. Le partenariat entre Air France et Etihad est structuré de telle manière qu'elles offrent leur service à différentes heures, ce qui le rend beaucoup plus attractif pour le passager avec plus d'options pendant la journée. Cela rend le projet bien meilleur et plus résilient, y compris du point de vue de l'aéroport. C'est une utilisation plus efficace de nos installations.*

**Quels marchés cherchez-vous à développer ? Avez-vous des priorités ?**

*L'accent est mis sur l'Europe. C'est un marché très important pour nous, avec environ 25% de notre trafic, mais aussi pour le tourisme à Abu Dhabi. Mais les prévisions de croissance pour le marché européen ne sont pas vraiment les plus élevées au monde. L'Inde va être, à coup sûr, un marché de premier plan avec des taux de croissance attendus impressionnants et toutes les commandes d'avions des transporteurs indiens. Le marché chinois est très important, même s'il est un peu en sommeil pour le moment. Le pays est confronté à des problèmes économiques qui ont un impact sur la demande, mais elle reviendra. Et les Chinois sont de très bons clients, en termes de volumes comme en termes de dépenses à l'aéroport. Nous travaillons donc pour les voir revenir très bientôt. L'Afrique est le nouveau marché et il est certain que nous pourrions y avoir un avantage concurrentiel. Nous devons donc coopérer avec nos opérateurs nationaux pour accroître la connectivité, mais aussi avec les opérateurs africains pour qu'ils viennent davantage discuter avec nous.*

*Lire aussi 1.000 avions Airbus et Boeing commandés en deux jours : les compagnies indiennes affolent les compteurs au Bourget*

**Les conséquences des tensions géopolitiques actuelles, comme l'interdiction de survol de la Russie pour les compagnies européennes, peuvent-elles vous conférer un avantage du fait de votre position géographique entre l'Europe et l'Asie ?**

*Il se passe beaucoup de choses sans que nous ayons vraiment vu d'impact sur le trafic. Néanmoins, c'est possible. Nous avons des taux de croissance assez élevés, avec un trafic et une connectivité qui trouvent le moyen de fonctionner malgré les problèmes. Et d'une certaine manière, nous avons peut-être eu quelques avantages en débloquant la connectivité entre l'est et l'ouest.*

**Entre le retour en force d'Emirates, les positions prises par Qatar Airways pendant la crise, les ambitions de Turkish Airlines ou la création de Riyadh Air, la compétition semble plus féroce que jamais au Moyen-Orient. Comment analysez-vous cette situation ?**

*La concurrence joue pour notre opérateur national et se répercute un peu à travers le système. Mais le Moyen-Orient est en plein essor. C'est un marché qui s'est redressé plus vite que beaucoup d'autres en termes de croissance post-Covid.*

*On me demande souvent ce que je pense du développement du tourisme et des nouveaux aéroports en Arabie saoudite. J'ai passé la plus grande partie de ma carrière en Europe et je n'ai jamais eu ce genre de questions, comme de savoir si l'essor de l'aéroport de Bruxelles nous faisait peur à Copenhague.*

*Si le système se développe et que le Moyen-Orient devient une destination populaire sur le plan touristique, l'ensemble du système en bénéficiera. C'est plus ou moins ce que nous vivons en ce moment, Emirates a retrouvé l'utilisation de ses capacités qu'elle avait en 2019. Qatar Airways a également progressé. Nous bénéficions d'un regain d'intérêt pour la région et cela profite à tous au-delà des frontières.*

### **La nature de votre trafic a-t-elle évolué par rapport à 2019 ?**

*Avant le Covid, Etihad couvrait environ 80% du trafic et le trafic en correspondance représentait environ 70% de l'activité de l'aéroport. Aujourd'hui, Etihad est descendue à 50% et 50% du trafic se fait en point-à-point. Cela reflète exactement la combinaison entre la nouvelle Etihad et les nouvelles compagnies aériennes, comme Wizz Air qui ouvre de nouveaux marchés avec ses tarifs à bas prix, en particulier en Europe centrale et orientale, ou Air Arabia qui est très bonne dans cette partie du monde. Le low cost est aussi très efficace sur le marché indien.*

*La hausse de notre part de marché point-à-point génère un trafic de qualité supérieure pour nous. C'est le segment le plus résilient et le plus lucratif, car ce sont les passagers qui dépensent le plus à l'aéroport, qui utilisent nos parkings, nos services de location de voitures, etc. Nous avons donc bien constaté un changement structurel et nous en tirons des bénéfices.*

### **Vous venez juste de terminer votre nouveau terminal, mais avez-vous déjà identifié vos prochains développements ?**

*Nous travaillons avec les compagnies aériennes pour remplir toutes ces capacités, mais aussi avec nos nombreux partenaires B2B. Nous avons 163 points de vente dans le terminal, avec nombre de nouveaux services et de nouveaux concessionnaires. Il nous faut donc apprendre à connaître et optimiser le nouveau terminal, y compris pour gérer l'importante base de coûts opérationnels. Nous essayons d'identifier les domaines dans lesquels nous pouvons devenir plus efficaces.*

*Nous nous penchons déjà sur la prochaine phase d'expansion. Nous avons déjà un plan directeur, mais accueillir 27 millions de passagers cette année signifie que nous devons commencer la phase de conception détaillée très rapidement.*

*Nous avons aussi d'autres projets pour accroître et améliorer la coopération avec l'écosystème au sens large. La stratégie touristique, qui vient d'être annoncée cette semaine à Abu Dhabi, est très importante. Nous avons un bel aéroport, mais les gens ne viendront pas uniquement pour lui. C'est Abu Dhabi l'élément clef. Nous travaillons donc*

*main dans la main avec le ministère de la culture et du tourisme, Etihad et avec les autres transporteurs nationaux pour faire la promotion de la ville.*

*Il y a aussi beaucoup de travail avec tout l'écosystème du fret et de la logistique, avec de grandes ambitions pour devenir un hub cargo. Nous traitons environ 600.000 tonnes par an, mais nous allons investir dans une toute nouvelle installation qui sera prête fin 2025. Tout cela est étroitement lié au développement d'une zone franche de 8 kilomètres carrés à développer.*

### **Avez-vous une réflexion sur l'intégration des nouvelles énergies, comme le carburant d'aviation durable (SAF) et peut-être l'hydrogène ?**

*Nous sommes très attentifs à toutes les questions environnementales et la durabilité du carburant est l'un des éléments clefs. Nous discutons des sources de carburant alternatives. Si nous sommes réalistes, cela prendra un certain temps. Mais, avec nos partenaires, nous essayons de lancer des études afin de comprendre comment nous pouvons introduire des carburants durables sur le long terme. Nous travaillons en tant qu'écosystème, et c'est là la beauté des aéroports du Moyen-Orient, pour trouver les bonnes solutions.*

*Nous avons la chance d'avoir, avec Wizz Air et Etihad, une flotte très récente qui contribue clairement à réduire les émissions. Nous travaillons aussi avec les services d'assistance au sol afin d'électrifier l'ensemble des équipements et des véhicules au sol. Et nous avons lancé de nombreuses autres initiatives avec d'autres entreprises, car pour gagner cette bataille, il faut vraiment collaborer avec l'ensemble de l'écosystème.*

## **A Brest, la compagnie Celeste tente d'éviter le crash**

*Les Echos – 02/04/2024*

**La direction de l'aviation civile refuse de délivrer la licence d'exploitation à la compagnie bretonne pour sa liaison entre Brest et Orly. L'administration estime insuffisamment solide le modèle économique de l'entreprise, soutenue par les collectivités locales.**

L'aventure de la compagnie aérienne Celeste - la première créée en France depuis dix ans - pourrait tourner au crash, avant même le décollage de son premier avion. Lancé en 2021 à Morlaix (Finistère), le transporteur ambitionnait d'assurer une liaison quotidienne entre les aéroports de Brest et d'Orly. Aujourd'hui, son unique appareil - un biréacteur Bombardier de 100 places - est remisé au hangar, faute d'avoir obtenu un feu vert de la DGAC.

La Direction générale de l'aviation civile estime que les critères économiques, fixés par le droit européen, ne sont pas réunis pour délivrer la licence d'exploitation. « Il manque entre 30 % et 40 % des fonds nécessaires », a indiqué l'administration le 28 mars. Afin d'obtenir l'indispensable sésame, Celeste doit garantir la solidité de son modèle en disposant

notamment des fonds propres suffisants pour « tenir trois mois sans aucuns revenus » et « vingt-quatre mois de façon réaliste », selon la DGAC, qui insiste sur la nécessité « de protéger les clients ».

### **Situation « urgente »**

Un argument que conteste la direction de la compagnie bretonne. Celle-ci estime s'être conformée aux exigences de la Direction du transport aérien en réunissant les 8,3 millions d'euros de capital nécessaires à l'obtention de la licence. Et ce, grâce au soutien des acteurs publics locaux, soucieux de désenclaver la pointe finistérienne. La CCI locale a apporté 1,5 million d'euros en capital, Brest Métropole, Morlaix communauté et la région Bretagne s'engageant à intervenir à hauteur de 4,5 millions au total, sous forme d'avances remboursables. « Nos financements, sécurisés, sont loin d'être intégralement apportés par les acteurs publics. Plus d'une cinquantaine d'entreprises figurent à notre capital. J'estime que nous avons respecté les règles fixées », note Bruno Besnehard, directeur général de Celeste.

Ces arguments n'ont pas convaincu la DGAC, visiblement échaudée par le passif de l'aéroport brestois. En novembre, la compagnie Chailair, basée à Caen (Calvados) a mis fin à ses liaisons entre Brest et Orly, six mois après l'abandon de cette même ligne par Transavia, filiale d' Air France-KLM. Dans les deux cas, ces décisions ont été justifiées par le « niveau de fréquentation insuffisant », comme l'indiquait alors la direction de Chailair, estimant entre 100.000 et 200.000 euros le déficit d'exploitation mensuel de la ligne.

Le modèle économique de Celeste ne semble pas beaucoup plus solide, selon la direction de l'aviation civile, qui aurait étudié une « douzaine de business plans de la compagnie ». Parmi les derniers scénarios : la transformation du projet initial en une liaison Brest-Nice. Problème : sur cette ligne, la compagnie entrerait en concurrence directe avec le champion espagnol du low-cost Volotea, bien mieux armé.

Selon Bruno Besnehard, le dialogue avec l'administration va toutefois se poursuivre. « La situation est urgente. Nous ne pourrions pas maintenir la compagnie en conditions opérationnelles bien longtemps sans l'autorisation », s'alarme le dirigeant, pour qui l'avenir de la compagnie se compte désormais « en jours ».

## **Communiqué de presse du SPAF : PRÉAVIS DE GRÈVE DU SPAF CONTRE LA PROHIBITION DU DROIT DE GRÈVE**

Roissy, le 3 avril 2024,

Une proposition de loi initiée par un groupe de sénateurs et reprenant des positions récemment exprimées par des membres du Gouvernement, vise à prohiber le droit de grève dans les transports.

L'exercice du droit de grève serait ainsi interdit, sur des périodes fixées par décret,

pouvant aller jusqu'à 15 jours consécutifs et jusqu'à 60 jours par an.

Ce projet sera débattu au Sénat le 9 avril prochain.

L'objectif de cette proposition de loi est bien de poursuivre la réduction du droit de grève déjà entreprise ces dernières années en s'attaquant au principe même de ce droit garanti par la Constitution.

Ce n'est donc plus seulement réglementer ce droit, mais bien décider de manière autoritaire quand les salariés des transports peuvent ou non revendiquer.

Ce projet relèguerait la France à une situation sociale totalement régressive que seuls des états autoritaires pratiquent encore aujourd'hui.

C'est, de plus, un projet qui organise une confusion délibérée entre transport public, c'est-à-dire le transport ouvert au public, et le service public. Cette confusion est d'autant plus scélérate qu'elle vise des entreprises privées (et même privatisées) dans une loi prétextant un service public.

Le droit de grève est souvent l'ultime recours des salariés des entreprises de transport.

L'interdire à des dates fixées – on devine lesquelles – c'est ni plus ni moins que le supprimer au moyen d'une prohibition scandaleuse.

Le SPAF (Syndicat des pilotes du Groupe Air France), en tant qu'organisation syndicale représentative, ne peut accepter une telle régression des droits et appelle tous les pilotes sous contrat de droit français à cesser le travail les 15 et 16 avril 2024.

**Nous demandons le retrait pur et simple de ce texte ou a minima l'exclusion des personnels navigants de cette loi à venir.**

Contact :

Téléphone : 01 46 86 66 05

Mail : [contact@syndicatspaf.com](mailto:contact@syndicatspaf.com)

Site internet : syndicatspaf.com

## **Communiqué de presse du SPAF : LEVÉE DU PRÉAVIS DE GRÈVE DU SPAF APRÈS LES AMENDEMENTS DU 3 AVRIL 2024**

Roissy, le 4 avril 2024,

La Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, saisie au fond sur la proposition de loi initiée il y a trois semaines, a entendu réorienter le texte à travers plusieurs amendements.

Nous demandons le retrait de ce texte ou a minima l'exclusion des personnels navigants de cette loi à venir.

Adopté en commission hier mercredi 3 avril 2024, l'amendement n°8 limite effectivement l'emprise du projet en excluant le transport aérien, un secteur déjà extrêmement verrouillé et socialement contraint.



En conséquence, le SPAF (Syndicat des Pilotes du Groupe Air France) lève aujourd'hui son préavis de grève déposé pour les 15 et 16 avril 2024.

Si une nouvelle menace devait resurgir, nous saurions y répondre comme nous l'avons déjà démontré par le passé.

Contact :

Téléphone : 01 46 86 66 05

Mail : [contact@syndicatspaf.com](mailto:contact@syndicatspaf.com)

Site internet : [syndicatspaf.com](http://syndicatspaf.com)



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