

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 16 avril 2024 :

- **Etats-Unis : 136 millions d'euros investis dans les aéroports**
- **Carlos Muñoz (Volotea) : "Nous voulons ajouter 1200 lignes à notre réseau"**
- **Ryanair : 5 nouvelles liaisons estivales à Marseille et une nouvelle à Toulouse**
- **Après l'attaque iranienne contre Israël, le trafic aérien a rapidement repris ses droits**
- **L'aviation s'alarme du piratage croissant des signaux GPS**

Etats-Unis : 136 millions d'euros investis dans les aéroports

Déplacements Pros – 11 avril 2024

Dans le cadre de la loi bipartisane sur les infrastructures aéroportuaires, 136 millions d'euros ont été débloqués pour 73 aéroports par l'administration américaine.

L'Agence gouvernementale américaine d'aviation civile débloque une enveloppe de 148,3 millions de dollars, soit 136 millions d'euros, pour 73 projets d'infrastructures aéroportuaires situés dans 28 états américains. Ces projets sont financés exclusivement dans le cadre du programme Airport Infrastructure Grants (AIG) de la loi bipartisane sur les infrastructures de l'administration Biden, qui prévoit un financement total d'environ 15 milliards de dollars, dont 3 milliards sont disponibles chaque année pendant 5 ans.

« Le financement que nous annonçons aujourd'hui aidera 70 aéroports à réaliser des projets d'infrastructure vitaux qui améliorent la sécurité et l'efficacité », a déclaré le secrétaire américain aux transports, Pete Buttigieg, dans un communiqué. Et d'ajouter : « Il s'agit d'un nouvel exemple de l'engagement de l'administration Biden-Harris à moderniser le système d'aviation américain, afin qu'il reste sûr et efficace pour les générations à venir ».

Parmi les 73 aéroports bénéficiaires de cette enveloppe, on peut notamment citer l'aéroport international d'Orlando, en Floride, qui se voit doté d'une enveloppe de 57,11 millions d'euros visant principalement à assurer l'extension de son terminal C.

L'aéroport General Edward Lawrence Logan International de Boston, dans le Massachusetts, reçoit 20,39 millions d'euros pour réhabiliter le revêtement des voies de circulation et les systèmes d'éclairage. Au Texas, l'aéroport Dallas Love Field bénéficie de 12,55 millions d'euros pour assurer la construction d'un bâtiment dédié à la lutte contre les incendies. Ces trois aéroports s'accaparent ainsi plus de 50% de l'enveloppe totale allouée à l'industrie aéroportuaire par l'administration américaine. Le détail des subventions destinée à l'industrie aéroportuaire américaine peut être consulté [ici](#).

Carlos Muñoz (Volotea) : "Nous voulons ajouter 1200 lignes à notre réseau"

La Tribune – 14 avril 2024

60 millions de passagers transportés depuis sa création en 2011

C'est à Lyon, 3e base de Volotea en Europe, que la compagnie espagnole a célébré déjà 60 millions de passagers transportés depuis sa création en 2011. Au pied d'un de ses A320, Carlos Muñoz, fondateur et CEO de Volotea et Gilles Gosselin, responsable France ont offert à une cinquantaine de convives un dîner festif concocté par le Chef lyonnais Grégory Cuilleron et durant lequel le créateur de la compagnie n'a pas caché son très grand appétit de lignes et de bases françaises.

« Heureux comme Volotea en France » serait-on tenté de paraphraser en regardant le

bilan de la compagnie espagnole et notamment son irrésistible ascension dans l'hexagone depuis son lancement il y a 12 ans.

Créée en 2012 par Carlos Muñoz et Lazaro Ros, Volotea est l'une des compagnies aériennes indépendantes à la croissance la plus rapide en Europe.

L'idée de départ était bonne. Relier, en Europe des capitales régionales et des petites et moyennes villes, là où la solution « train » n'existe pas ou alors trop longue ou trop chère.

Volotea : une croissance très rapide

A ses débuts, Volotea commence doucement avec 3 Boeing 717 en location.

Des appareils d'une centaine de sièges, plutôt âgés fabriqués par Mc Donnell Douglas avant d'être racheté par Boeing. Un avion n'ayant pas eu de succès commercial et qui n'était plus produit.

Après un premier vol entre Venise et Palerme, la compagnie développe les radiales européennes et très vite, ouvre une première base opérationnelle en France à Nantes dès juin 2012.

Forts du succès des lignes ouvertes, les dirigeants ont pris la décision forte opportune de « changer de braquet » et d'investir dans une flotte plus fiable constituée d'Airbus, augmentant aussi les capacités.

Depuis, la compagnie n'a cessé de croître et de consolider sa présence en Europe et particulièrement en France.

La France, premier marché de Volotea.

Après Nantes, ce sont ouvertes les bases de Bordeaux, Strasbourg, Toulouse, Marseille, Lyon, Lille, Lourdes et Brest avec plus de 900 emplois directs cette année.

La France est donc devenue le 1er marché de Volotea avec une offre de près de 7,5 millions de sièges.

L'ouverture de nouvelles routes au départ des bases françaises se poursuit et vient renforcer la connectivité des territoires où elle est implantée pour atteindre aujourd'hui plus de 260 liaisons en France (+100 depuis 2019), dont 60 % sont sans concurrence.*

Beaucoup montrée du doigt durant ses premières années d'existence pour des problèmes récurrents d'annulations de vols et d'importants retards, la compagnie a fait des efforts pour rectifier le tir.

La situation s'est améliorée comme en témoigne ce prix de la "Meilleure compagnie aérienne à bas prix en Europe" obtenu aux World Airline Awards 2023.

Diner surprise à Lyon

Lyon, 3e base de Volotea a donc été choisie pour fêter et honorer son 60 millionième passager, Grégoire Notton, ayant voyagé entre la Cité des Doges et la Capitale des Gaules le 31 mars dernier.

Lyon est aussi selon un communiqué de la compagnie « un symbole de son ancrage profond en France ».

Avec une croissance de plus de 65% de sa capacité de sièges l'année dernière et plus de 1,1 million de sièges prévus pour cette année, Volotea continue de renforcer sa présence dans la région lyonnaise avec une offre vers 40 destinations vers 11 pays européens.

Capitale du "bien manger", c'est donc autour d'un diner gastronomique dont le lieu avait été tenu secret que la compagnie avait convié ses invités, partenaires, clients, collaborateurs et journalistes.

Pas de « grande maison » lyonnaise, mais un endroit plutôt insolite : un hangar de l'aéroport de Lyon Bron avec à l'intérieur, un Airbus A320 de la compagnie, brillant de mille feux avec sous son aile de jolies tables dressées.

L'avion ne décollera pas, mais c'est quand même un voyage culinaire que les convives ont pu effectuer.

Aux commandes, le jeune Chef lyonnais Grégory Cuilleron et sa brigade avaient concocté un menu célébrant les saveurs des régions et villes européennes.

Honneur au pâté en croute lyonnais durant l'apéritif servi dans l'avion, puis de très belles et originales compositions de saveurs méditerranéennes, le chorizo, la crème de parmesan, la fleur d'oranger, le citron ou encore les olives de Kalamata.

Aussi, Volotea a annoncé lors de cette soirée que les passagers au départ de Lyon se verront offrir, cet été, une création exclusive du Chef Gregory Cuilleron le « Cookie à la praline by G.Cuilleron » goûté, approuvé et apprécié par TourMaG

1200 lignes en plus !

Carloz Muñoz à gauche en compagnie de Gilles Gosselin responsable France le 9 avril dernier à Lyon Bron. Photo : C.Hardin

Pendant le dîner et entre la soupe de fraises à l'huile d'olive et la madeleine fève tonka, nous avons pu questionner Carlos Muñoz sur sa stratégie, pour les années à venir.

TourMaG – Avec les performances des avions monocouloirs de type 321neo, n'êtes-vous pas tenté de sortir des frontières européennes pour aller sur le segment loisir long-courrier ?

Carlos Muñoz : Honnêtement c'est une très bonne question. Comme vous le dites il y a maintenant des Airbus monocouloirs « long range » qui peuvent sortir de l'Europe. Mais sur les cinq prochaines années, nous ne prévoyons pas cela.

Aujourd'hui nous exploitons en Europe 450 lignes. Eh bien, nous pensons que nous pouvons encore ajouter 1200 lignes ! C'est-à-dire que nous avons la possibilité de devenir quatre fois plus gros en ne changeant pas notre activité et notre rayon d'action. Pour le reste nous pourrions regarder un jour, mais nous ne sommes vraiment pas pressés.

TourMaG – Alors de nouvelles bases en France ?

Carlos Muñoz : Mais oui bien sur ! nous en avons déjà 9.

TourMaG – Vous pensez à des villes en particulier ?

Carlos Muñoz : J'en ai cinq en tête, mais nous attendons un peu avant de les dévoiler.

*Celeste, compagnie française qui tente de se lancer actuellement voudrait concurrencer Volotea sur la ligne Brest-Nice

Ryanair : 5 nouvelles liaisons estivales à Marseille et une nouvelle à Toulouse

Air Journal – 15 avril 2024

Ryanair, la première compagnie aérienne européenne en nombre de passagers, a annoncé ses programmes de vols pour l'été 2024 à Marseille, avec cinq nouvelles destinations, et à Toulouse, avec une nouvelle destination.

A l'aéroport Marseille-Provence, la low cost irlandaise basera cet été au total sept monocouloirs Boeing 737 -dont trois nouveaux 737 MAX- pour desservir au total 62 destinations. Parmi lesquelles cinq nouvelles : Limoges (France), Reggio Calabre (Italie), Tirana (Albanie), Wroclaw (Pologne) et Zagreb (Croatie). Elle prévoit de transporter au total 2,9 millions de passagers (+2% par rapport à la saison précédente).

A l'aéroport Toulouse-Blagnac, Ryanair proposera au total 35 liaisons estivales dont une nouvelle vers Bari (Italie). Elle y basera deux avions Boeing et compte transporter durant la saison estivale 1,15m million de passagers (+10%).

Bruno Balerdi, directeur Commercial, Clients et Communication pour Toulouse-Blagnac, a commenté : « Le programme de Ryanair pour cet été 2024 offre un large éventail de destinations idéales pour des escapades urbaines ou des séjours ensoleillés. C'est aussi l'opportunité de faire découvrir notre région à de nombreux visiteurs européens. Dans le cadre de notre stratégie de développement, nous travaillons activement avec la compagnie sur d'autres destinations européennes ou du bassin méditerranéen à venir. »

Après l'attaque iranienne contre Israël, le trafic aérien a rapidement repris ses droits

Les Echos – 15 avril 2024

Quelques heures après l'attaque iranienne, Israël, la Jordanie, le Liban et l'Irak avaient déjà annoncé la réouverture de leurs espaces aériens.

Moins de 24 heures après l'attaque iranienne contre Israël, le trafic aérien commercial a presque intégralement repris dans la région. Il avait été interrompu durant la nuit de samedi à dimanche, au moment du déclenchement de l'attaque iranienne et le lancement d'une centaine de missiles balistiques, d'une trentaine de missiles de croisière et de quelque 150 drones par-dessus l'Irak et la Jordanie. La plupart ont été abattus avant d'atteindre le territoire israélien.

Israël, l'Irak, la Jordanie et le Liban, qui avaient fermé leurs espaces aériens à l'annonce du lancement des premiers drones iraniens, aux alentours de samedi minuit, ont annoncé

leurs réouvertures dès dimanche matin. La route aérienne UM688, qui relie l'Europe aux Emirats via la Turquie et l'Irak, en longeant la frontière iranienne, a également retrouvé son trafic habituel, avec la noria des gros-porteurs des compagnies du Golfe.

Reprise progressive pour Air France

Toutefois, malgré cette réouverture rapide, de nombreux vols prévus dimanche avaient déjà été annulés et le retour à la normale n'interviendra probablement pas avant mardi. Dans le cas d'Air France, la reprise des vols vers Tel-Aviv n'est prévue que ce jour-là. De même, les vols vers la Jordanie, assurés par sa compagnie low cost Transavia, n'ont pas encore repris.

En revanche, les vols pour Beyrouth ont recommencé dès ce lundi. Air France donne également à ses clients la possibilité de « reporter ou d'annuler leur voyage sans frais pour des voyages prévus jusqu'au 22 avril 2024 ».

Air France indique aussi avoir « adapté le plan de vols de certaines de ces liaisons, notamment vers Dubaï, Abu Dhabi, l'Inde et Singapour ». « Des allongements de temps de parcours compris entre cinq et 45 minutes sont à prévoir. Les clients concernés sont informés individuellement », précise-t-elle. La compagnie n'indique pas comment ni pourquoi, mais l'idée générale semble être de passer plus au sud, par l'Egypte et l'Arabie saoudite, afin de contourner la zone à risques. Plusieurs autres compagnies aériennes, comme Lufthansa, Swiss, Qantas ou Singapore Airlines, ont, semble-t-il, fait le même choix.

Casse-tête pour la gestion du trafic aérien

Par ailleurs, malgré la réouverture des aéroports iraniens, les quelques compagnies européennes qui desservent l'Iran n'ont pas encore repris leurs vols, sachant qu'une réplique israélienne à l'attaque iranienne est probable. Lufthansa et sa filiale Austrian Airlines ont suspendu leur desserte de Téhéran, « au moins jusqu'au 18 avril ». Quant à Air France, elle n'assure plus aucun vol vers et de l'Iran depuis 2018 et ne survole pas non plus le pays.

La persistance de tensions au Moyen-Orient n'en reste pas moins un casse-tête pour la gestion du trafic aérien mondial. Les compagnies européennes ne peuvent déjà plus survoler la Russie, l'Ukraine, la Libye, la Syrie et le Yémen. Elles ont également un accès très limité aux espaces aériens d'Irak, d'Afghanistan, du Pakistan, du Soudan, de la

Somalie, du Mali et d'Arabie saoudite. Le trafic aérien entre l'Europe et l'Asie ne peut donc s'écouler pour l'essentiel qu'à travers deux corridors, l'un via l'Arabie saoudite et l'autre via l'Irak et la mer Rouge, tous deux à portée des missiles iraniens. D'où la nécessité de rouvrir rapidement la route irakienne.

L'aviation s'alarme du piratage croissant des signaux GPS

Les Echos – 15 avril 2024

Au désormais traditionnel brouillage du signal GPS autour des zones de conflits, est venue s'ajouter une nouvelle menace pour l'aviation : le fait de leurrer les systèmes de navigation des avions en envoyant de fausses données de géolocalisation, plus insidieux.

Malgré les efforts constants pour renforcer la sécurité des vols, l'aviation a des points de faiblesse qui peuvent parfois surprendre. Depuis plusieurs mois, c'est le GPS qui préoccupe les avionneurs et les compagnies aériennes. Le signal satellite qui permet aux avions comme à M. Tout-le-monde, de se géolocaliser en permanence, s'avère de moins en moins fiable.

Au désormais classique brouillage (« jamming ») du signal GPS autour des zones de conflits, s'est ajoutée récemment une nouvelle menace : le leurrage du GPS ou « spoofing » (usurpation d'identité en anglais). Plus insidieux que le brouillage, il consiste à envoyer un faux signal GPS, avec des données de position incorrectes. Les instruments de bord d'un avion victime de « spoofing » vont tout à coup situer l'appareil à plusieurs dizaines, voir plusieurs centaines de kilomètres, de sa position réelle.

Un écart de 392 km avec sa position réelle

« Depuis février 2022, on constate une forte augmentation des cas de « jamming » et de « spoofing » [...] en quantité, en sévérité et en sophistication », souligne l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA) dans une notice de sécurité de novembre 2023. « Ce problème touche particulièrement les zones géographiques entourant les zones de conflit, mais il existe au sud et à l'est de la Méditerranée, en mer Baltique et dans la zone arctique », ajoute l'EASA.

En septembre dernier, une vingtaine d'appareils qui suivaient une route aérienne en Irak, le long de la frontière avec l'Iran, se sont ainsi retrouvés sans positionnement GPS fiable. Certains ont dévié de leur route de plusieurs kilomètres, avec la crainte de se retrouver du

mauvais côté de la frontière. En octobre, un jet d'affaires en approche de l'aéroport d'Amman, s'est brusquement retrouvé localisé par son GPS de bord au-dessus de Tel Aviv, à 392 km de sa position réelle. La même mésaventure est arrivée à un Boeing 777, localisé par son GPS en vol circulaire autour de Tel Aviv, alors que l'appareil était en fait à 250 km de là, dans la zone du Caire.

Du nord de la Finlande à la Turquie

La carte des zones touchées par le « jamming » et le « spoofing », tenue à jour sur le site « gpsjam.org », permet de se faire une idée de l'étendue du problème. En Europe, elle va du nord de la Finlande à la Turquie, en passant par les pays Baltes, la Pologne, la Roumanie, la Bulgarie et Chypre. Israël, le Liban, la Syrie et l'Égypte sont également très touchés. Mais des régions plus lointaines, comme le Cachemire ou la Birmanie, ont le même problème.

« Le « spoofing » est plus rare que le « jamming », mais au total, la perte du GPS touche 5 % à 6 % des vols, estime Vincent Gilles, membre du bureau du syndicat de pilotes SNPL et commandant de bord de Boeing 777 chez Air France. Dans certaines zones, on déconnecte même le GPS préventivement et on se contente des autres systèmes de navigation, IRS et VOR/DME, [la navigation inertielle IRS et la radiobalise DME Ndlr], qui sont suffisamment précis en croisière ».

La sécurité des vols assurée malgré tout

Dans la plupart des cas, le signal GPS se rétablit au sortir de la zone à problème. Mais pas toujours. Parfois, l'équipage doit effectuer la totalité du vol sans GPS, jusqu'à l'atterrissage. Ce qui peut s'avérer plus problématique. « La perte du signal GPS en croisière n'est pas un risque pour la sécurité des vols, estime un autre pilote d'Air France. Les avions modernes sont tous équipés de systèmes capables de détecter les données GPS incohérentes et de basculer automatiquement sur les autres outils de navigation. En revanche, si on ne récupère pas le signal, c'est un problème pour se poser sur certains aéroports ».

L'absence de signal GPS en approche dans une région montagneuse peut notamment déclencher des alertes intempestives du détecteur de proximité de sol, qui doit alors être coupé. Elle peut même contraindre les pilotes à aller se poser ailleurs, si le système de guidage de l'aéroport est trop dépendant du GPS.

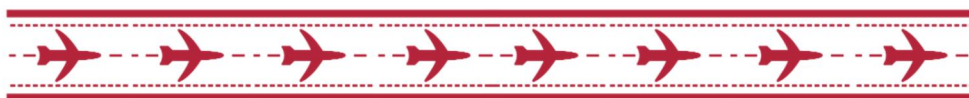
Les aéroports ont pris la menace en compte

« Certains aéroports, y compris en Europe, ont voulu faire des économies en réduisant le nombre d'équipements au sol de type ILS [instrument landing system Ndlr] au profit du positionnement par satellite, explique un ingénieur de Thales, spécialisé dans les systèmes de navigation. Mais aujourd'hui, face à la multiplication des interférences, tous les aéroports en reviennent ».

« Le problème, c'est que le signal GNSS, qu'il s'agisse du GPS américain ou du système européen Galileo, n'est pas très puissant et facile à brouiller, poursuit-il. N'importe qui peut en effet acheter pour quelques dizaines de dollars sur internet des boîtiers permettant de brouiller un signal GPS ». Difficile donc de savoir les motifs qui poussent certains à ces manipulations, en dehors de cas connus comme les opérations militaires russes en Europe .

Revoir la conception des systèmes

Un constat de relative impuissance qui est aussi celui dressé par l'EASA et l'Association des compagnies internationales (IATA) lors d'un séminaire, en janvier dernier. « Dans l'immédiat, nous devons nous assurer que les pilotes et les équipages peuvent identifier les risques et savoir comment réagir et atterrir, indique leur communiqué commun. À moyen terme, il faudra adapter les exigences de certification des systèmes de navigation et d'atterrissage. À plus long terme, nous devons nous assurer d'être impliqués dans la conception des futurs systèmes de navigation par satellite ».



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