

## 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



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

- Communiqué de presse SNPNC-FO : Grève chez Vueling, mai 2024.

### Sommaire du 30 avril 2024 :

- Accord sur le nouveau permis d'environnement de l'aéroport de Liège
- 1,8 milliard de francs pour un aéroport relooké et rénové
- Trafic aérien : le public sollicité sur les nuisances de l'aéroport d'Orly
- Beauvais. Une centaine de manifestants après l'annonce du futur gestionnaire de l'aéroport
- Bouygues et Egis récupèrent l'exploitation de l'aéroport de Beauvais
- Contrôleurs aériens : les dessous de l'accord confidentiel qui a évité la grève
- Dubaï s'apprête à construire le plus grand aéroport du monde
- Plombé par les grèves, Lufthansa triple ses pertes au premier trimestre

- **SAS change de camp pour rejoindre Air France-KLM dans Skyteam**
  - **Air Caraïbes : "la République Dominicaine veut multiplier les dessertes"**
  - **Un seul pilote dans l'avion : "Un projet dangereux !"**
  - **Baromètre Amex GBT 24 : quels sont ses principaux enseignements ?**
  - **EASYJET VIENT AU SECOURS DE LUFTHANSA CONCERNANT ITA AIRWAYS ET MILAN-LINATE**
  - **TAXI VOLANT : DES SOUCIS DE FINANCEMENT POUR VOLOCOPTER ET LILIUM**
  - **LA COMMISSION EUROPÉENNE S'INQUIÈTE DU RACHAT D'AIR EUROPA PAR IAG**
- 

## **Accord sur le nouveau permis d'environnement de l'aéroport de Liège**

*L'Echo – 30 avril 2024*

**Le gouvernement wallon doit valider le nouveau permis d'environnement pour Liege Airport ce mardi. Outre la confirmation de 55.000 mouvements autorisés, l'exécutif s'engage à analyser la multimodalité autour de l'aéroport.**

Fumée blanche en vue pour l'aéroport de Liège. Après plusieurs semaines de tensions entre le MR, le PS et Ecolo au sein du gouvernement wallon, les trois partenaires ont trouvé un accord politique autour du contenu d'un nouveau permis d'environnement pour l'aéroport de Liège.

D'après nos informations, l'accord, qui était en relecture au sein de l'administration lundi, sera formellement validé lors d'une séance du gouvernement ce mardi. Dans la foulée, le gouvernement Di Rupo procédera au retrait de l'actuel permis attaqué au Conseil d'État, et réintroduira simultanément un nouveau permis "dont les bases juridiques sont solides et intègrent les remarques de l'auditeur du Conseil d'État", assure-t-on dans l'entourage du gouvernement.

"Les Verts se disaient même prêts à revenir sur l'accord politique donné en gouvernement en janvier 2023 pour revoir à la baisse le nombre de mouvements annuels d'avions de

55.000 à 50.000."

#### Le risque de fermeture écarté

Cette démarche écarte définitivement le risque pour les responsables de l'aéroport de devoir fermer. L'éventualité, minimisée par Ecolo mais confirmée par un autre avis recueilli par le ministre-président Elio Di Rupo (PS), ainsi que par l'analyse juridique de l'aéroport, a créé une série de tensions au sein du gouvernement.

Pour le PS et le MR, faute d'un rapide accord politique pour la rédaction d'un nouveau permis d'environnement, l'arrêt défavorable du Conseil d'État pourrait obliger l'aéroport à stopper ses activités. Or, pour la direction de l'aéroport, la probabilité était grande de voir le Conseil d'État suivre l'avis négatif rendu par son auditeur en février.

D'une simple réécriture administrative destinée à éviter cet arrêt négatif, le dossier s'est rapidement transformé en fait politique. Ecolo a par voulu profiter des circonstances pour intégrer de nouveaux éléments dans le permis afin de mieux protéger les riverains. Les Verts se disaient même prêts à revenir sur l'accord politique donné en gouvernement en janvier 2023 au moment d'introduire le précédent permis pour revoir à la baisse le nombre de mouvements annuels d'avions de 55.000 à 50.000.

En réponse à ce que les libéraux ont vécu comme une déclaration de guerre, le MR a bloqué d'autres dossiers au sein du gouvernement.

#### En route vers la quadrimodalité

Aujourd'hui, tout le monde se dit satisfait d'un accord équilibré. Le nouveau permis confirme l'autorisation de 55.000 mouvements d'avions. Le gouvernement a par ailleurs pris la décision d'augmenter le nombre de sonomètres autour de l'aéroport. Une proposition d'arrêté du gouvernement doit également être rédigée prochainement afin d'augmenter les amendes pour les avions en cas de non-respect des normes de bruit. Enfin, un groupe de travail va rapidement être mis en place en vue d'analyser et d'accélérer la multimodalité entre l'aéroport, le fret ferroviaire et la route. Cet enjeu du futur a déjà été pointé par les responsables de l'aéroport.

"Liege Airport et Liege Logistics Intermodal manutentionnent ensemble près de deux millions de tonnes de fret chaque année. Le traitement de ces marchandises génère un flux d'environ 1.250 camions par jour sur l'ensemble de la zone", souligne un rapport de l'aéroport dédié à sa stratégie de mobilité.

#### Un terminal de ferroutage en prime

Pour améliorer son offre multimodale, l'aéroport dispose d'un espace libre de 80 hectares

à 1,5 kilomètre des pistes sur lequel Liege airport a exprimé le souhait de créer un terminal de ferroutage en vue de compléter l'offre quadrimodale (air, rail, route, mer/fluvial) à Liège.

Le ministre de l'Économie Willy Borsus (MR) se dit satisfait "qu'on ait pu confirmer l'équilibre du permis initial. La décision intègre des mesures en faveur des riverains et assure la préservation des 10.000 emplois de l'aéroport. On garde les 55.000 mouvements, on motive le permis et on ajoute des mesures."

Du côté de la ministre en charge de l'Environnement Céline Tellier (Ecolo), on parle d'une solution équilibrée "pour renforcer la qualité de vie des riverains tout en respectant les accords précédents."

## **1,8 milliard de francs pour un aéroport relooké et rénové**

*Tahiti– 29 avril 2024*

**Tahiti, le 29 avril 2024 – L'aéroport fait peau neuve. Relooking de la façade, rénovation de la salle d'embarquement et création de deux taxiways pour accueillir quatre ATR en plus : ADT lance trois projets structurants pour une livraison prévue fin 2025. Des investissements de transition à hauteur d'1,8 milliard de francs en attendant que tout soit verrouillé juridiquement pour la mise en place de la nouvelle concession de Tahiti-Faaa, d'ici début**

C'est dans le salon d'honneur "Maeva" de l'aéroport que le directeur général d'Aéroports de Tahiti (ADT), Gwenvael Ronsin-Hardy, accompagné des représentants de l'État et du Pays, a présenté ce lundi matin à la presse les chiffres clés du transport aérien pour 2023, le lancement des travaux de réfection de la piste de Raiatea, et surtout, les trois projets d'investissement de transition entrepris par ADT "entre l'ancienne et la nouvelle concession" de l'aéroport de Tahiti-Faa'a. Des projets qui devraient être livrés d'ici la fin de l'année prochaine et dont la facture s'élève à 1,8 milliard de francs.

Un mot d'abord sur les chiffres du trafic aérien qui affichent, comme pour le tourisme d'ailleurs, un record historique en 2023 avec plus de 2,5 millions de passagers pour les quatre aéroports gérés par ADT. C'est la meilleure année depuis 2019 avec 17% de trafic en plus, quand "la majorité des aéroports sont encore à des trafics qui vont de -10 à -20%". Une dynamique dont s'est félicité le directeur d'ADT.

2,5 millions de passagers en 2023, un record !

Si malgré la crise, la Polynésie parvient à tirer son épingle du jeu, c'est notamment parce qu'à l'international, les compagnies comme French Bee, Delta, ou United Airlines ont continué d'opérer, tandis qu'Air Tahiti Nui proposait une nouvelle desserte vers Seattle en juin, et rétablissait celle vers Tokyo en octobre. Par ailleurs, l'arrivée de la concurrence avec Air Moana a "boosté" le trafic domestique, la liaison d'Air Tahiti vers les îles Cook rétablie ou encore la liaison d'Aircalin Nouméa-Nadi-Papeete ont aussi apporté leur contribution. Le trafic domestique se porte bien donc, mais avec un petit bémol sur Bora Bora qui accuse une légère baisse (-2%) compensée par une hausse de 9% sur Raiatea et 11% sur Rangiroa. Rangiroa dont la rénovation de la piste a été achevée en fin d'année dernière. À Raiatea, les travaux similaires commencent dès "cette semaine" pour une période de huit mois. Ils seront interrompus entre juin et juillet prochains et pendant la Hawaiki Nui Va'a, du 24 octobre au 4 novembre.

Mais c'est du côté de Faa'a que les travaux les plus importants et les plus attendus sont sur le point de démarrer. Trois projets structurants menés par ADT dans cette période de transit entre l'actuelle et la prochaine concession. L'attribution de cette concession doit en effet faire l'objet d'un nouvel appel d'offres sur lequel le Pays et l'État travaillent afin qu'il soit enfin "le plus sécurisé possible sur le plan juridique". L'appel à candidatures sera lancé "au second semestre 2024", a expliqué le représentant de l'État, Xavier Marotel, qui prévoit environ 18 mois pour qu'une nouvelle concession soit installée d'ici "fin 2026, début 2027".

### Coup de lifting

D'ici là et sans attendre, c'est donc ADT qui investit (une opération qui sera neutre financièrement pour ADT même s'il y a un changement de concessionnaire) pour refaire une beauté à un aéroport vieillissant, améliorer sa qualité de service et augmenter sa capacité d'accueil de stationnement pour les avions. La création de deux taxiways va permettre d'accueillir quatre ATR en plus des sept aéronefs qui peuvent déjà stationner. Il n'y a plus qu'à remplir tous ces avions pour atteindre l'objectif des 600 000 touristes souhaités d'ici 10 ans par le président du Pays. Côté look et pratique, l'aéroport aura une nouvelle façade en forme de vague ornée d'une fresque réalisée par les élèves du Centre des métiers d'art (CMA) et déclinant toutes les étapes de vol que vit un passager. Les travaux ont déjà commencé et devraient être terminés en juin prochain, avant les JO.

Pour la rénovation de la salle d'embarquement il faudra être un peu plus patient car il y a une contrainte au niveau de l'exploitation aéroportuaire qui doit pouvoir être maintenue pendant les travaux. Mais d'ici fin 2025, les résidents comme les touristes pourront

bénéficier d'une salle d'embarquement climatisée, modernisée, sécurisée, avec en bonus quatre salles de pré-embarquement pour optimiser les flux et réduire les files d'attente. Ces travaux devraient débuter mi-décembre et se terminer en octobre 2025. Coût total de ces investissements : 1,8 milliard de francs dont la plus grosse part incombe à la création des deux taxiways pour une aire de stationnement domestique revisitée et optimisée.

## **Trafic aérien : le public sollicité sur les nuisances de l'aéroport d'Orly**

*Les Echos – 29 avril 2024*

**Le gouvernement a ouvert une consultation publique pour trois mois sur les nuisances, notamment sonores, de l'aéroport d'Orly. L'objectif est d'interdire progressivement les avions les plus bruyants.**

L'aéroport d'Orly est toujours dans le viseur. Le gouvernement a ouvert une consultation publique ce lundi pour une durée de trois mois sur le projet d'arrêté visant à réduire le trafic aérien de l'aéroport d'Orly (Val-de-Marne), a annoncé le ministère de la Transition écologique.

« Ce projet d'arrêté relève les exigences de performance acoustique des aéronefs admis à fréquenter l'aéroport la nuit entre 22 heures et 06 heures, pour les porter progressivement jusqu'en 2029 à un niveau d'exigence unique en Europe », indique le ministère dans son communiqué.

Pourtant, Orly fait déjà l'objet de mesures spécifiques, destinées à limiter les nuisances de longue date. Depuis 1968, un couvre-feu est en vigueur sur le deuxième aéroport parisien entre 23 heures 30 et 06 heures du matin. Depuis 1994, cet aéroport est soumis à une limitation des créneaux aéroportuaires (250.000 mouvements par an), ce qui n'est pas le cas de Roissy-Charles-De-Gaulle, le plus grand aéroport français.

### Compromis

Malgré ces mesures actuellement en vigueur à Orly, le ministère reconnaît que « les nuisances sonores et environnementales demeurent importantes. Cette potentielle nouvelle réduction du trafic « apparaît comme le meilleur compromis entre développement économique et préservation de la qualité de vie des riverains », dit encore le Ministère de la Transition écologique dans son communiqué.

Une fois la consultation du public achevée, à la fin du mois de juillet, le projet d'arrêté sera transmis pour avis à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires puis à la Commission européenne.

Accompagné du résumé de l'étude d'impact sur le trafic aérien d'Orly menée depuis juin 2023, le texte mis à disposition du public indique que les dispositions de l'arrêté entreraient en vigueur le 26 octobre 2025.

## **Beauvais. Une centaine de manifestants après l'annonce du futur gestionnaire de l'aéroport**

*Oise Hebdo – 29 avril 2024*

**Le choix du gestionnaire et son plan de développement de l'aéroport de Beauvais n'est pas du goût des associations de riverains, qui se sont aussitôt mobilisées.**

Ce lundi, à 14 h, les élus du SMABT ont validé le dossier de Bouygues-Egis pour être le nouveau gestionnaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé. À 18 h, la présidente Caroline Cayeux devait présenter ce choix aux élus de la communauté d'agglomération du Beauvaisis. C'est le moment qu'ont choisi les opposants au fort développement de l'aéroport pour manifester devant les locaux de l'agglo.

Environ une centaine de manifestants se sont retrouvés pour faire de bruit pendant que les élus parlaient à l'intérieur du bâtiment. L'occasion pour les associations de riverains de revenir sur ce qu'il s'était dit plus tôt dans l'après-midi et de défendre leur point de vue.

Quelle limite à long terme ?

«Les élus là ne sont pas tous soumis au bruit des avions. Ils ne savent pas ce que ça fait d'avoir des avions qui passent au-dessus de leur tête plusieurs fois par jours», plaide Dominique Lazarski, présidente de l'Adera. Pour elle, la limite de 45.000 mouvements annuels défendue par Caroline Cayeux n'est pas un gage suffisant. «C'est limité, mais combien de temps, demande-t-elle ? C'est cosmétique. Ce n'est pas un engagement. 45.000 mouvements c'est une première étape.» «Et même s'il y a un plafond, l'existant est déjà très difficile à supporter», précise Hélène Vivier de Sauvez le Beauvaisis.

Quant à l'allongement du couvre-feu le matin, pour les riverains, ce n'est pas «une avancée majeure», comme la certifié Nadège Lefebvre, la présidente du département. «On va allonger le couvre-feu entre 5 h et 6 h. Là où il n'y a quasiment jamais d'avions car ce n'est pas une tranche exploitable pour les compagnies», estime Dominique Lazarski.

Une nouvelle manifestation programmée

Malgré le vote du dossier, les associations promettent de continuer leur combat. Elles annoncent déjà une nouvelle manifestation. Celle-ci aura lieu le samedi 4 mai. «Nous occuperons la place Jeanne-Hachette. C'est une première manifestation», précisent les associations pour dire que ce n'est sans doute pas la dernière.

# Bouygues et Egis récupèrent l'exploitation de l'aéroport de Beauvais

*Les Echos – 29 avril 2024*

**Le groupement, formé par le géant de la construction et le gestionnaire aéroportuaire, était le seul candidat en lice pour reprendre l'exploitation de l'aéroport régional fréquenté par 5,6 millions de passagers en 2023.**

Le nouvel exploitant de l'aéroport de Beauvais-Tillé (Oise) est désormais connu. Le groupement Bouygues-Egis, qui exploite déjà 20 aéroports à travers le monde, a été choisi lundi par le SMABT, le syndicat mixte propriétaire du « troisième aéroport francilien » . Le contrat de concession, prévu pour les trente prochaines années, sera effectif à l'automne. Depuis mars, le tandem Bouygues-Egis était le seul candidat en lice pour reprendre ce marché estimé à 4 milliards d'euros et succéder à la société de gestion et d'exploitation de Beauvais (Sageb), détenue à 51 % par la CCI des Hauts-de-France et à 49 % par Transdev, qui exploite l'aéroport picard depuis 2008.

En début d'année, le syndicat mixte disait avoir reçu quatre candidatures . Fin mars, la CCI des Hauts-de-France associée au spécialiste du BTP NGE et à Transdev, qui était candidate à sa propre succession, s'est retirée. Le groupe Vinci Airports et le gestionnaire aéroportuaire italien SAVE, qui avaient chacun présenté une offre, auraient également renoncé. Cette passation se fait dans un contexte d'autant plus flou et tendu que l'annonce du nouvel exploitant a été décalée deux fois depuis l'an dernier.

L'aéroport de Beauvais repousse l'arrivée de son nouvel exploitant

D'après des informations révélées par « Le Courrier Picard », Bouygues et Egis auraient pour ambition d'augmenter considérablement les capacités de l'aéroport régional. La plateforme devrait notamment passer de 32.000 mouvements (atterrissage et décollage) par an à plus de 50.000 mouvements à l'horizon 2050. D'ici là, le nombre de passagers devrait quasiment doubler pour atteindre près de 10 millions par an (5,6 millions l'an dernier).

Des travaux de grande envergure seraient sur la table avec pour projet d'agrandir les deux terminaux existants et d'améliorer les infrastructures de circulation pour les taxis et les voitures individuelles. A terme, l'aéroport pourrait desservir 40 destinations supplémentaires. De quoi renforcer la colère des associations de riverains et des communes alentours, qui plaident contre l'extension de l'aéroport de Beauvais.



# Contrôleurs aériens : les dessous de l'accord confidentiel qui a évité la grève

*Les Echos – 29 avril 2024*

**L'accord négocié dans la nuit de mardi à mercredi avec le principal syndicat de contrôleurs aériens SNCTA n'a pas évité un jeudi noir, mais il ouvre la voie à une réforme de la navigation aérienne, en échange de hausses de salaires et d'avantages supplémentaires à faire pâlir d'envie.**

Les dizaines de milliers de passagers qui ont vu leurs vols annulés jeudi dernier, du fait de la grève des contrôleurs aériens, trouveront peut-être un peu de consolation dans le fait que ce conflit aura permis de déboucher sur un accord, qui devrait éloigner durablement la menace d'une nouvelle grève.

La nuit blanche passée à négocier, de mardi 18 heures à mercredi 8 heures, n'a pas permis de sauver le programme de vol du 25 avril, mais elle aura au moins permis aux contrôleurs aériens et à leurs autorités de tutelle de trouver un terrain d'entente, qui semble satisfaire les deux parties.

Le contenu de l'accord non dévoilé

Pour le ministère des Transports et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), cet accord permet non seulement d'éviter trois jours de grève supplémentaires les 9, 10 et 11 mai, mais il ouvre également la voie à une réforme sans précédent de la navigation aérienne d'ici à 2035. Avec des gains de productivité et de sécurité à la clé.

Pour les contrôleurs aériens, cet accord se traduira par des hausses de rémunération importantes, des jours de repos supplémentaires et d'autres avantages à faire pâlir d'envie la plupart des agents de la fonction publique. C'est d'ailleurs probablement la raison pour laquelle le ministère des Transports a demandé la plus grande discrétion sur cet accord, dont le contenu n'a pas été rendu public.

Consigne de discrétion au ministère

Malgré les consignes de discrétion, « Les Echos » ont pu prendre connaissance des principaux points de cet accord, qui donne largement satisfaction aux revendications du principal syndicat de contrôleurs aériens, le SNCTA.

Des revendications portant principalement sur la fin de carrière et la rémunération, en contrepartie des gains de productivité attendus. Mais aussi sur des compensations en contrepartie de la généralisation des badgeuses et des pointeuses et de la suppression de la pratique des « clairances », ces absences non décomptées que certains contrôleurs s'autorisent entre eux quand le trafic le permet.

Concernant la fin de carrière, le SNCTA a obtenu exactement ce qu'il demandait. A savoir

l'accès aux plus hauts indices de la fonction publique (HEA et HEB) pour tous les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA). Ce qui devrait se traduire par une augmentation significative de leurs pensions de retraite, à partir de 59 ans.

Des hausses de salaires de 226 à 1.000 euros

En matière de rémunération, en revanche, la revendication initiale d'une hausse de 3.000 euros par mois a vite disparu des négociations. Le SNCTA a d'ailleurs démenti avoir formulé une telle demande. Mais les augmentations de salaires concédées, dont les montants varient selon les catégories de contrôleurs, sont néanmoins conséquentes.

Selon nos informations, elles vont de 226 euros nets par mois à 1.001 euros.

S'ajoutent à cela des revalorisations de primes, qui représentent la moitié de la rémunération, mais aussi des réductions des cotisations au fonds de pension maison. Si bien qu'au total, l'augmentation moyenne de rémunération serait de l'ordre de 1.500 euros par mois, étalée sur quatre ans, de 2024 à 2027. Mais ce chiffre est probablement plus élevé pour certains.

18 jours de récupération supplémentaires

Sur le troisième point - la généralisation des badgeuses et des pointeuses - le SNCTA a aussi obtenu ce qu'il voulait. A savoir, tout d'abord, la possibilité pour le chef de tour d'autoriser des « montées » décalées et des départs anticipés jusqu'à 3 heures quand le trafic le permet, le temps de présence minimum obligatoire étant ainsi ramené à 5 heures (6 en période de charge).

Mais aussi et surtout, 18 jours de « récupération » supplémentaires pour les contrôleurs en salle et 6 jours pour les « hors-salle » (travaillant dans les bureaux), en plus de leurs 39 jours de congé. « En salle, nous sommes sur un cycle de 12 jours, avec 3 jours travaillés puis 3 jours de repos, deux fois de suite, explique un contrôleur. Pour poser une vacation complète, il faut six jours de congé. Les 18 jours obtenus par le SNCTA en échange de la badgeuse, correspondent donc à trois vacations. »

Compenser la fin des « clairances »

Cependant, afin de limiter les absences, huit jours seront placés sur un compte épargne temps déplafonné, utilisable pour partir en pré-retraite avant les 59 ans. Par ailleurs, le CET n'entrera en vigueur qu'une fois les badgeuses installées, entre janvier 2025 et janvier 2026.

Le pari de cet accord repose en effet sur l'idée que l'augmentation du temps de travail attendue grâce à la disparition des « clairances » fera plus que compenser les jours de repos supplémentaires. Selon un rapport du BEA, à l'origine de la remise en cause de cette pratique, les « clairances » représenteraient à elles seules une réduction de temps de travail de 25 % en moyenne, sur un temps de travail officiel de 32 heures par semaine, pauses incluses.

Le pari de la DGAC

Plus largement, la DGAC estime que les gains générés par son projet de réforme compenseront le coût de cet accord. Car les augmentations de salaires et les jours de congé supplémentaires iront de pair avec sa mise en oeuvre. Outre l'augmentation du temps de travail réel, cette réorganisation se traduira aussi par une réduction de moitié du nombre de centres de contrôle en approche, la fermeture d'un quart des tours de contrôle et une performance globale en hausse. La DGAC s'est notamment fixée pour objectif de réduire les retards d'un million de minutes.

La France reste la mauvaise élève du contrôle aérien

C'est tout l'enjeu pour les compagnies aériennes, qui financent à 100 % le contrôle aérien français et qui vont devoir supporter le coût de la réforme et de cet accord.

L'indemnisation des retards et le manque d'optimisation des routes aériennes leur coûtent des millions d'euros chaque année. Les jours de grève sont ruineux. Selon un bon connaisseur du dossier, le coût potentiel des trois jours de grève prévus en mai était potentiellement supérieur, pour la seule compagnie Air France, à celui des concessions faites au SNCTA.

Un résultat encore incertain

Le pari n'est pas encore gagné. Si le SNCTA est majoritaire chez les contrôleurs, la DGAC va devoir trouver un accord avec au moins un autre syndicat pour valider son projet de réforme, qui touche d'autres catégories de personnel. Les concessions faites aux contrôleurs aériens susciteraient déjà une certaine grogne en interne. Elle devra aussi faire face à l'opposition d'autres syndicats, comme l'Unsa-Icna, au principe même des badgeuses et des pointeuses, considérées comme une mesure « vexatoire » et inutile. « La badgeuse ne fera pas passer un avion de plus, assure un contrôleur. Elle va seulement nous obliger à être présent à rien faire. Quand le trafic l'exige, nous sommes déjà là et personne n'est 'clearé', explique-t-il. Dans un centre comme le mien, il y a très peu de clairances. Je suis à 32 heures. Avec les jours de récupération supplémentaires, nous allons donc travailler moins pour gagner plus. A titre individuel, je ne vais pas m'en plaindre, mais cela ne rendra pas la navigation aérienne française plus efficace. »

## **Dubaï s'apprête à construire le plus grand aéroport du monde**

*L'Economiste Maghrébin – 29 avril 2024*

**Le Premier ministre des Émirats arabes unis et souverain de l'émirat de Dubaï, Cheikh Mohammed ben Rashid Al Maktoum, a annoncé, dimanche 28 avril 2024,**

## **l'approbation des projets d'un nouvel aéroport à Dubaï, qui deviendra le plus grand aéroport du monde, via un tweet sur la plate-forme « X**

Le Premier ministre a poursuivi, dans le même tweet, en déclarant que les conceptions du nouveau terminal passagers de l'aéroport international d'Al Maktoum ont été approuvées aujourd'hui (dimanche) et qu'il a été ordonné de commencer immédiatement la construction du bâtiment pour un coût de 128 milliards de dirhams (35 milliards de dollars) ».

Toutefois, l'Arabie saoudite a récemment annoncé sa volonté de construire le plus grand aéroport du monde sur une superficie de 57 km<sup>2</sup>, avec une zone résidentielle de 12 kilomètres carrés à Riyad , comme on peut le lire sur notre article Le plus grand aéroport du monde sera construit en Arabie saoudite

Il a ajouté : « L'aéroport international d'Al Maktoum sera le plus grand au monde avec une capacité finale pouvant atteindre 260 millions de passagers par an. Il sera cinq fois supérieur à l'actuel aéroport international de Dubaï. Toutes les opérations de l'aéroport international de Dubaï y seront transférées dans les années à venir ».

En outre, Cheikh Mohammed ben Rashid a estimé que le projet prépare « une nouvelle phase dans la croissance du secteur aéronautique mondial... Nous nous préparons à une phase dans laquelle Dubaï dirigera le secteur aéronautique international au cours des quarante prochaines années ».

L'aéroport comprendra 400 portes d'embarquement, cinq pistes parallèles et « utilisera les nouvelles technologies pour la première fois dans le secteur aéronautique », selon la publication.

Parallèlement à l'aéroport, Dubaï verra la construction d'une ville aéroportuaire entière à Dubaï, ce qui « augmentera la demande de logements pour un million de personnes et inclura les entreprises les plus importantes du monde dans le secteur de la logistique et du transport aérien », selon la circulaire.

Le nombre de vols à l'aéroport international de Dubaï a augmenté de 21,3 % au cours de l'année écoulée, atteignant 416 400 vols, ce qui représente le plus grand nombre de vols en un an à l'aéroport international de Dubaï.

## **Plombé par les grèves, Lufthansa triple ses pertes au premier trimestre**

*La Tribune – 30 avril 2024*

**C'est un premier trimestre que Lufthansa voudra bien vite oublier, avec des pertes importantes dues aux grèves et à la faiblesse du fret. Pourtant, la compagnie va continuer de peser toute l'année, avec des prévisions annuelles revues à la baisse.**

Lufthansa prévoit des mesures de réduction de coûts pour préserver ses résultats. (Crédits : Kai Pfaffenbach)

Vendre des billets ne fait pas tout. Alors que ses compagnies continuent à monter en puissance et à rattraper son retard dans le déploiement de ses capacités post-Covid, Lufthansa vient d'annoncer ce mardi des résultats semestriels en berne. Le groupe allemand essuie une perte opérationnelle lourde qu'il impute largement aux mouvements sociaux à répétition qui ont émaillé son début d'année.

Le premier trimestre est généralement un trimestre de pertes, mais Lufthansa se serait bien passé d'un bénéfice avant intérêt et taxes (Ebit) négatif à hauteur de 871 millions d'euros pour les trois premiers mois de l'année, soit quasiment trois fois plus qu'en 2022. Selon le groupe allemand, l'impact des grèves sur ce résultat opérationnel se chiffre à lui seul à 350 millions d'euros.

Malgré ces perturbations, Lufthansa a réussi à augmenter sa capacité en siège (+12 %), son nombre de passagers (12 %) et son chiffre d'affaires (5 %). Ce qui semble de bon augure pour la suite. Pourtant, plusieurs indicateurs capitaux pour la rentabilité sont en baisse comme les yields (rendements -2,5 %) et les recettes unitaires (-6 %), tandis que les coûts unitaires ont augmenté (3 %).

Une mauvaise combinaison que Lufthansa attribue là aussi largement aux conséquences de la grève, mais aussi à des baisses de recettes du fret. Lufthansa devra néanmoins se montrer prudent dans la gestion de ses équilibres financiers pour la suite de l'année.

Une page que Carsten Spohr, directeur général de Lufthansa veut tourner rapidement : « Nous laissons maintenant derrière nous le premier trimestre, qui a été principalement impacté par les grèves, et nous sommes à un tournant. Nous avons conclu des accords salariaux à long terme pour la majorité de nos employés. Cela signifie une sécurité et une clarté de planification pour les années à venir. La demande reste forte, et même nettement supérieure à celle de l'année dernière pour l'été. »

Le groupe se montre donc confiant pour l'année complète avec des résultats qui devraient être largement dans le vert. Les réservations pour l'été s'annoncent très bonnes, largement en hausse par rapport à celles de l'an dernier déjà très satisfaisantes.

Prévisions en baisse

Pour s'en saisir pleinement et renforcer rapidement ses résultats, le groupe Lufthansa a annoncé des mesures qui concerneront principalement son navire amiral, la compagnie Lufthansa. Selon le communiqué, « il est notamment prévu de réduire les coûts d'exploitation, d'arrêter les nouveaux projets et d'évaluer les besoins en personnel supplémentaire dans les domaines administratifs ».

« Au cours des prochains mois, nous nous efforcerons de compenser les effets de la hausse des coûts. Nous avons pris des mesures supplémentaires à cette fin, en particulier chez Lufthansa Airlines, qui est fortement touchée par l'augmentation des frais de personnel et des honoraires », a affirmé Remco Steenbergen, directeur financier de Lufthansa.

Pourtant, ce premier trimestre chancelant ne devrait jamais être complètement rattrapé. D'où des prévisions revues à la baisse. Bien que conséquente, sa hausse de capacité sera inférieure à celle annoncée en début d'année. Son Ebit annuel s'annonce solide avec 2,2 milliards d'euros, mais c'est 500 millions d'euros de moins que prévu initialement (et que ce qu'il avait réalisé l'an dernier).

## **SAS change de camp pour rejoindre Air France-KLM dans Skyteam**

*La Tribune – 29 avril 2024*

**Farväl Star Alliance, hej Skyteam. SAS n'aura pas perdu de temps pour quitter ses partenaires historiques de Star Alliance, dont elle était pourtant l'un des fondateurs, pour convoler avec Skyteam, l'alliance de son futur actionnaire : Air France-KLM.**

Le rapprochement entre SAS et Air France-KLM se concrétise peu à peu. La compagnie scandinave - dont le groupe français doit devenir actionnaire - s'apprête à rejoindre l'alliance globale Skyteam. Elle quitte ainsi Star Alliance, dont elle avait été l'un des membres fondateurs en 1997 aux côtés de ses désormais anciens alliés comme Lufthansa ou United Airlines. Un coup dur pour ces derniers.

Les clients de SAS vont ainsi pouvoir accéder au réseau de plus de 1.000 destinations de Skyteam, citant notamment l'Afrique, l'Amérique latine et les Caraïbes. En contrepartie, l'alliance va désormais disposer d'un hub (plateforme de correspondance) en Europe du Nord, région qui lui échappait jusque-là. Elle va aussi bénéficier du réseau de SAS sur le transatlantique nord.

Jusque-là pressenti, ce changement d'alliance va arriver très vite. L'accord d'adhésion signé ce lundi prévoit que SAS rejoindra Skyteam le 1er septembre prochain. Un délai très court au vu de l'important travail pour intégrer une alliance, notamment sur l'harmonisation des systèmes d'informations et la compatibilité des programmes de fidélité. A titre de comparaison, ITA Airways n'a pas encore fait le chemin inverse vers Star Alliance, malgré les négociations capitalistiques engagées officiellement avec Lufthansa depuis un an.

Soutien du futur actionnaire

Pour cette adhésion, SAS a assurément reçu le soutien d'Air France-KLM, qui s'est engagé au sein d'un consortium pour l'acquisition de plus de 60 % du capital de la compagnie scandinave pour 1,17 milliard de dollars. En propre, le groupe français devrait aller jusqu'à 19,9 % du capital, ainsi que 5 % de la dette convertible, pour un investissement de 144,5 millions de dollars - avec l'objectif à terme de devenir actionnaire de contrôle.

Le principal investisseur sera Castlake qui va mettre la main sur 32 % du capital et 55,1 % de la dette convertible, suivi par l'Etat danois (25,8 % du capital et 29,9 % de la dette convertible), Air France-KLM donc, et enfin Lind Invest (8,6 % du capital et 10 % de la dette convertible). Les 13,6 % restants du capital seront notamment distribués aux créanciers.

Lire aussi En grande difficulté, SAS va avoir du mal à attirer les convoitises. Cet apport doit contribuer au redressement de SAS, actuellement placé sous la protection du Chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites. Les autorités judiciaires américaines ont validé le plan de restructuration le 19 mars dernier, et la sortie du Chapitre 11 doit se faire d'ici à la fin du semestre.

## **Air Caraïbes : "la République Dominicaine veut multiplier les dessertes"**

*Tourmag – 30 avril 2024*

**l'interview de Christine Ourmières – Widener, PDG d'Air Caraïbes**

**Corsair, prix du kérosène aux Antilles et échanges avec les autorités de République Dominicaine... En marge d'une conférence de presse organisée à Paris, Christine Ourmières – Widener, PDG d'Air Caraïbes est revenue pour TourMaG sur plusieurs sujets d'actualité.**

TourMaG - Dans le cadre de l'aide à la compagnie Corsair, regardée de près par la Commission Européenne, avez-vous été invitée par celle-ci à vous exprimer ?  
Christine Ourmières – Widener : Le processus est le suivant. Le document a été publié au Journal Officiel la semaine dernière.

L'ensemble des parties prenantes dont nous faisons partie ont été sollicitées pour apporter des éléments, des remarques dans les trente jours.

Nous allons donc apporter notre expérience et connaissance de certains marchés et faire des commentaires par rapport aux éléments que nous connaissons, car à ce jour nous n'avons que les éléments publiés par la Commission européenne.

TourMaG - Mais vous allez quand même dire à Bruxelles, « Attention pas de distorsion de concurrence, nous veillons au grain » ?

Christine Ourmières – Widener : Bien sûr et nous l'avons déjà annoncé. Pour nous, quelle que soit la décision, il faut qu'elle se fasse sans distorsion de concurrence.

Nous sommes un groupe privé et nous n'avons pas bénéficié d'aides de l'État. Ce n'est pas le cas de Corsair.

Notre groupe a un actionnaire qui a décidé de nous aider pendant le Covid. À présent nous réinvestissons sur les capacités privées de notre groupe.x

Kérosène aux Antilles : "nous faisons appel avec d'autres"

TourMaG -Votre plainte contre la SARA qui a augmenté le kérosène de 15% aux Antilles a été rejetée dans un premier temps. Vous confirmez faire appel de cette décision ?

Christine Ourmières – Widener : Oui je confirme que nous faisons appel avec d'autres.

Ces augmentations ne sont pas du tout en ligne avec ce que l'on voit ailleurs.

Le processus est très surprenant.

TourMaG - Nous vous avons vu la semaine dernière en République Dominicaine à la rencontre des autorités avec à vos côtés Marc Rochet. Paul-Henri Dubreuil n'était pas là.

Marc Rochet est encore très actif chez Air Caraïbes ?

Christine Ourmières – Widener : Marc Rochet, je vous le rappelle, est administrateur. J'ai la chance de l'avoir au conseil d'administration.

Il a beaucoup travaillé sur le dossier de la République Dominicaine. Il a établi des contacts avec le Président et le Ministre du Tourisme, ce qui m'a permis de bien reprendre ce dossier.

Dans ce groupe, nous sommes sur des approches rationnelles et pragmatiques pour faire les choses de la façon la plus optimale.

TourMaG -Marc Rochet est aussi très investi dans les affaires d'Air Austral également...

Christine Ourmières – Widener : Marc Rochet a sa société de conseils, je le laisserais répondre. Pour ma part je travaille avec lui sur les sujets qui concernent le Groupe Dubreuil Aéro. Il a, lui, ses propres sujets.

République Dominicaine : "Il y a une forte volonté de développer des routes"

TourMaG - Quels ont été vos échanges avec le Gouvernement de la République Dominicaine ?

Christine Ourmières – Widener : Nous avons travaillé « réseau » avec eux.

Il y a une forte volonté de développer des routes et nous voulions savoir ce qu'ils avaient en tête, quelles vont être les évolutions des structures sur place et le développement de l'hôtellerie.



TourMaG - Ouvrir de nouvelles destinations en République Dominicaine comme par exemple Samana au Nord-Est pourrait vous intéresser ?

Christine Ourmières – Widener : Nous regardons toujours où sont les opportunités. Cependant il faut regarder les volumes. Le premier aéroport c'est Punta Cana qui est très haut, puis Saint-Domingue.

Concernant les autres destinations, elles sont plus petites et notre stratégie c'est d'abord la consolidation de Punta Cana et Saint-Domingue puisque nous sommes les seuls opérateurs depuis l'hexagone.

Après, nous sommes toujours « Open » et nous sommes très impressionnés par les développements d'infrastructures et les investissements qui ont été faits en République Dominicaine.

## **Un seul pilote dans l'avion : "Un projet dangereux !"**

*Tourmag – 30 avril 2024*

**Interview de Karine Gély, présidente du SNPL**

**Vendredi dernier, les adhérents du SNPL ont manifesté pour alerter sur un projet d'Airbus de réduire le nombre de pilotes dans les cockpits. Dans un monde de l'aérien marqué par une pénurie de PNT (Personnel Navigant Technique), le constructeur européen a décidé de soulager les finances des compagnies aériennes, en passant de 3 à 2 pilotes sur les lignes long-courriers et de 2 à 1 sur les court-courriers. Pour Karine Gély, la présidente du SNPL, le "projet est dangereux".**

Ce vendredi 26 avril 2024, le SNPL a convié ses adhérents à une manifestation informative.

Les pilotes du puissant syndicat avaient rendez-vous devant la porte 8 du Terminal 2E de l'Aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, pour protester contre les projets de RCO (Reduced Crew Operations) et l'eMCO (Extended Minimum Crew Operations).

Deux acronymes qui cachent la volonté des constructeurs et des compagnies de réduire le nombre de pilotes dans les cockpits.

Le dernier projet est porté par Airbus, il prévoit donc des vols plus autonomes en se basant sur l'intelligence artificielle pour supplanter les commandants de bord.

L'avionneur a proposé à Fedex de tester la version cargo de l'A350.

Dans le même temps, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne étudie actuellement la possibilité de se retrouver avec un seul humain aux manettes.

La fin de la phase de recherche est prévue pour juillet 2024.

Même si le patron de l'EASA a affirmé que la réduction des pilotes ne pourra pas avoir lieu avant 2027, les pilotes sont plus qu'inquiets et l'actualité leur donne particulièrement raison, suivez mon regard jusqu'à... Boeing.

"L'idée est donc d'avoir un pilote aux commandes"

TourMaG.com - Depuis quelques années, Airbus travaille pour réduire le nombre de pilotes dans les cockpits. Dernièrement, un commandant de bord me parlait de la volonté de passer de 3 à 2 sur les long-courriers et de 2 à 1 sur les moyen et court-courriers. Est-ce votre crainte ?

Karine Gély : C'est plutôt la vision à long terme.

Actuellement le projet d'Airbus est d'avoir deux pilotes dans l'avion et un seul pilote aux commandes.

Pour l'instant, ça ne toucherait que les vols long-courriers, puisque cette réduction est dépendante de la présence d'une couchette dans l'avion pour permettre à l'autre pilote de se reposer.

L'idée est donc d'avoir un commandant de bord aux commandes et l'autre au repos.

Aujourd'hui, en l'état, il est obligatoire d'avoir en permanence deux pilotes aux commandes. Et sur les vols long-courriers, il peut y avoir plus de pilotes dans l'avion. Par exemple, sur un Paris - New York, vous avez deux pilotes en permanence aux commandes.

Alors que sur un vol un peu plus long, comme un Paris - Los Angeles, vous allez avoir trois Personnels Navigants Techniques (PNT) dans l'avion, donc deux aux commandes en permanence et une rotation, pour qu'un autre aille se reposer. Sur quelques cas vous en avez même 4.

TourMaG.com - Nous parlons là de normes internationales ?

Karine Gély : Ce sont des normes internationales.

Avoir deux pilotes aux commandes, cela relève de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), donc l'EASA et la DGAC, par graduation d'autorité.

Ensuite, sur les renforts d'équipage, cela dépend des limites de temps de vols prévues par des règles internationales. A quelques minutes près, toutes les compagnies du monde ont les mêmes dispositions.

Un seul pilote avion : "Le but est commercial et financier"

TourMaG.com - Donc clairement Airbus va devoir faire bouger les règles internationales du transport aérien ?

Karine Gély : L'idée d'Airbus est de mettre en place des avions capables de n'avoir qu'un seul pilote aux commandes et que celui manquant soit suppléé par l'intelligence artificielle.

Les avions n'existent pas encore, ils seront configurés différemment. De toute façon, tant que les règlements n'ont pas changé, ils ne peuvent pas lancer la phase de test.

Notre but est de faire en sorte que l'EASA et l'OACI comprennent que ce projet est dangereux.

Puis l'ordinateur ne fait que restituer ce que finalement nous lui avons appris, ce qui n'est pas le cas d'un cerveau humain. Il est en mesure de créer des idées nouvelles et faire face à des situations inédites.

Les constructeurs poussent dans le sens de la réduction des équipages.

Pour pouvoir le faire, la réglementation internationale devra donc changer. Actuellement, Airbus et Dassault poussent énormément l'EASA (l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne) pour que cette dernière modifie la réglementation et ainsi pouvoir mettre en œuvre le projet, des deux constructeurs.

Cette situation est inédite. Habituellement, l'EASA crée de nouveaux règlements toujours dans un but d'améliorer la sécurité des vols.

Aujourd'hui, nous nous retrouvons dans une situation où ils essaient finalement de résoudre un problème qui n'existe pas.

C'est un argument de vente pour l'avionneur, mais qui pourrait créer d'autres problèmes énormes. Avec un seul pilote aux commandes, nous n'avons plus de redondance du pilote, c'est-à-dire que si le pilote aux commandes venait à être en incapacité, qu'il soit malade ou qu'il tombe dans les pommes, nous allons nous retrouver avec des problèmes nouveaux.

Finalement, nous allons baisser la sécurité pour un gain commercial et financier.

RCO : "Ce projet est dangereux"

Le SNPL a manifesté pour alerter les voyageurs et les pilotes du projet de réduire les PNT dans les cockpits - Crédit photo : SNPL

TourMaG.com - Où en est l'EASA sur la question ?

Karine Gély : L'EASA est plutôt favorable et va dans le sens d'Airbus.

Par contre, il y a beaucoup de situations et de problèmes auxquels ils n'ont pas les réponses.

Malgré cela et ces manquements, ils veulent aller de l'avant et faire changer la réglementation.

TourMaG.com - Comment l'EASA pourrait justifier cette réduction des PNT ?

Karine Gély : Que ce soit Airbus ou l'EASA, les deux parties ont pour argument : la fatigue des pilotes.

Ils disent que comme ça, les pilotes qui sont dans les avions pourront dormir la moitié du temps.

Or, nous, pour être dans les avions quasiment tous les jours, on sait bien que ce n'est pas parce qu'on va dans la couchette qu'on dort forcément. Si vous allez dans la couchette à 13h, vous n'avez pas du tout envie de dormir.

Vous êtes allongé, mais vous ne vous reposez pas. C'est un argument un peu fallacieux. Nous craignons qu'ils fassent un peu comme Boeing et la FAA, c'est-à-dire qu'ils collaborent tellement que finalement cela porte préjudice à la sécurité pour des arguments financiers.

A lire : Boeing : la FAA charge le constructeur américain !

Dans les exemples récents de Boeing, malheureusement la sécurité des vols a été sacrifiée pour des gains pécuniaires.

Un seul pilote : "extrêmement dangereux pour les passagers et pour les équipages !"

TourMaG.com - Existe-t-il un agenda pour cet avion avec un seul pilote ?

Karine Gély : Le plan d'Airbus serait de débiter les opérations en 2027, c'est demain.

Nous savons aussi qu'une compagnie asiatique a déjà commencé les avions 350 eMCO, alors même que l'appareil n'est pas homologué. Quand vous regardez les positions des parties prenantes, compagnies et constructeur, vous voyez bien qu'ils sont convaincus que les organisations de tutelle donneront leur approbation.

Le temps presse et les intérêts commerciaux gigantesques.

L'EASA a sorti un premier document, de ce que nous pourrions appeler une étude de cas et actuellement, l'instance en est à l'étude d'impact. Elle cherche les réponses aux questions posées lors de la publication du 1er document.

Habituellement, l'EASA part d'un problème et cherche à le résoudre. Dans le cas présent, ils ont déjà la solution finale, avoir des avions monopilotes en croisière, ils cherchent comment faire pour y arriver.

C'est une réflexion étonnante de la part d'un régulateur.

Nous sommes extrêmement inquiets, nous sommes vent debout. Nous pensons que c'est extrêmement dangereux pour les passagers et pour les équipages.

Les avions font face à une multiplication des piratages et brouillages GPS

TourMaG.com - D'autant que l'actualité n'est pas pour nous rassurer. Entre les déboires de Boeing et les récentes révélations sur le hacking des GPS des avions...

Karine Gély : C'est vrai que l'actualité fait que nous nous posons encore plus de questions. La navigation des avions est basée sur les GPS.

Quand on voit les zones de brouillage GPS, notamment vers la Russie, vers le Moyen-Orient, la Turquie, une partie de la Roumanie, etc., où les GPS perdent complètement leur position, on se dit que des avions quasi autonomes qui se baseraient sur des informations GPS erronées, alors ce serait vraiment très dangereux.

A cela vous ajoutez, le Spoofing.

Ce sont des pirates qui usurpent l'identité des bases au sol, ils envoient alors des signaux GPS erronés aux avions. Par exemple, un avion qui volait dans le corridor entre l'Irak et l'Iran, d'un coup il va se voir au-dessus de l'Ukraine.

C'est arrivé dernièrement à un collègue. L'avion aurait pu dévier de sa route et donc survoler un pays, se faire intercepter ou descendre. Nous avons aussi un autre problème. Nous avons le cas d'avions qui étaient à des altitudes élevées et qui se sont retrouvés avec des alarmes de collision avec les montagnes, à cause du signal GPS erroné. Les alarmes disaient aux avions de monter, c'est dangereux, car les avions sont à leur limite de leur performance. Les appareils pourraient décrocher.

Dans la corne de l'Afrique, vous avez aussi des usurpations de fréquence de contrôle aérien qui donnent de fausses instructions aux avions. Le faux contrôleur a donné comme instruction à un de mes confrères de monter en altitude. Ils ne l'ont pas suivi, car la demande n'était pas normale.

Ils se sont rendu compte qu'il y avait un autre avion qui arrivait en sens inverse à l'altitude à laquelle ils avaient été autorisés.

L'objectif était clairement de créer une collision.

Dans son projet, Airbus prévoit de créer des communications directes entre les contrôleurs aériens et l'avion lui-même.

Dans les cas cités, si l'avion avait reçu cette instruction, il allait au crash.

TourMaG.com - Alors que la pénurie de pilotes frappe toutes les compagnies, cette réduction du personnel en cabine est-ce une demande des transporteurs ?

Karine Gély : je pense que c'est l'inverse.

Airbus essaie surtout de créer quelque chose de nouveau.

Je pense qu'ils ont convaincu certaines compagnies aériennes en leur faisant miroiter des économies sur les salaires. Sur un billet d'avion, la part, le pourcentage qui correspond au salaire des pilotes, selon les compagnies, entre 2 et 5% du prix. Ce n'est rien du tout.

## **Baromètre Amex GBT 24 : quels sont ses principaux enseignements ?**

*Déplacements Pros – 30 avril 2024*

**La dernière livraison du Baromètre du Voyage d'affaires d'Amex GBT est riche d'enseignements. En voici les principaux...**

Hausse des volumes. C'est, de ce point de vue, la continuité de 21 et 22, quoique moins soutenue.. Les niveaux de 2019 ne sont toujours pas recouverts, mais on s'en approche.

L'étude prévoit que l'augmentation continue en 2024 mais qu'elle sera vraisemblablement inférieure à 5%.

Le voyage est utile à 99%. Vrai motif de satisfaction pour les pros du BT, la perception du voyage évolue pour retrouver celle de 2019. En effet, le pourcentage des répondants considérant que le voyage d'affaires est une dépense inutile passe de 8 à 1% en un an. Le MICE à la fête. Le ressenti du marché sur la bonne santé de l'événement d'entreprise se confirme dans l'étude. A la question "Quelles seront les principales raisons de se déplacer dans votre société en 2024 ?", 84% des répondants avancent des raisons commerciales (+1 point) et 74% pour des raisons internes (séminaires, incentives...). Ce qu'il y a de remarquable c'est l'évolution de ce dernier ration en un an : +7 points. La maîtrise des coûts prioritaires. Pour 99% des entreprises la maîtrise des coûts est l'axe stratégique numéro 1 de l'année 2024. L'expérience utilisateur qui était souvent mise en avant l'année dernière se retrouve cette année à la 4ème place, derrière l'amélioration à l'accès au contenu et le renforcement de l'écoresponsabilité des déplacements. Renforcer les relations avec ses fournisseurs arrive en 5ème position et le pilotage des transactions passant hors agence en 6ème position. Mais si les économies sont recherchées, c'est dans la remise à plat des processus, des politiques voyages, de l'organisation interne qu'elles sont à chercher. Ainsi, le baromètre 2024 montre que la maîtrise des coûts n'implique plus de remettre en question le déplacement lui-même (ce levier perd 5 places et se retrouve 7ème) ou de baisser les standards autorisés par la politique voyages (-12 places, maintenant 15ème et dernier levier).

Des dépenses sous surveillance, le TCO plébiscité. En cohérence avec le point précédent, la visibilité sur les dépenses est jugée primordiale pour identifier les leviers d'actions et optimiser son budget voyages. Les entreprises sont ainsi de plus en plus nombreuses (76%, +5 points) à traquer les dépenses réalisées hors agence de voyages par le biais des notes de frais, malgré les efforts de réconciliation que cela suppose. En toute logique, le suivi du coût total du déplacement ou TCO (Total Cost of Ownership) est maintenant un enjeu important pour les entreprises qui souhaitent maîtriser leurs dépenses voyages. Sa mesure, ou l'intérêt des entreprises pour la développer, sont en forte augmentation (+23pts).

## **EASYJET VIENT AU SECOURS DE LUFTHANSA CONCERNANT ITA AIRWAYS ET MILAN-LINATE**

*Air Journal – 30 avril 2024*

**Alors que la Commission Européenne (CE) attend des mesures correctives de grande envergure pour autoriser le rachat d'ITA Airways par le groupe Lufthansa, il**

**semblerait qu'il existe désormais une solution proposée par le groupe qui fait appel à l'intérêt de la low cost easyJet pour un hub à Milan-Linate.**

L'UE a certaines préoccupations en matière de concurrence concernant le projet de rachat d'ITA Airways par le groupe Lufthansa. L'une d'elles est que la position dominante de la compagnie aérienne italienne à l'aéroport de Milan Linate sera renforcée par l'accord de fusion avec le groupe allemand, ce qui pourrait rendre plus difficile pour les concurrents la fourniture de services de transport aérien de passagers depuis et vers Milan-Linate. Apparemment, Lufthansa a déjà fait des concessions, au moins sur ce point, comme l'écrit le journal *Corriere della Sera*.

Et c'est un rival low cost qui est sorti des cartons. Car apparemment, le groupe Lufthansa et la compagnie aérienne à bas prix sont en pourparlers avec l'UE pour maintenir la concurrence à Linate. Une des conséquences pourrait être que easyJet ouvre une base à Milan Linate. Selon le rapport, Lufthansa et ITA Airways proposent de sacrifier 11 paires de créneaux horaires par jour qu'elles détiennent à l'aéroport de Milan, soit l'équivalent de 22 vols. Cela correspondrait également à peu près au nombre total de vols opérés par le groupe Lufthansa – avec Brussels Airlines, Air Dolomiti et Lufthansa – à Linate. ITA Airways est nettement plus forte à l'aéroport, détenant 88 paires de créneaux horaires.

EasyJet est clairement intéressée. « L'aéroport s'intègre parfaitement dans nos plans de développement », a récemment déclaré le CEO d'easyJet Johan Lundgren au *Corriere della Sera*. La compagnie aérienne low-cost mise depuis de nombreuses années sur des aéroports proches du centre-ville, ce qui est le cas de Linate, situé à seulement 8 kilomètres au sud-est de Milan, qui sont également intéressants pour les voyageurs d'affaires.

Un itinéraire qui pourrait être concédé à easyjet est apparemment déjà esquissé : Linate – Bruxelles. Selon le rapport, Brussels Airlines devra probablement abandonner la liaison et céder les trois paires de créneaux horaires par jour à la compagnie aérienne britannique. Les créneaux libres restants – créneaux de décollage et d'atterrissage – seront redistribués par Assoclearance (la société italienne responsable de l'attribution ! sur la base des règles internationales).

Il n'en reste pas moins que l'aéroport de Linate n'est que l'un des trois problèmes soulevés par la CE concernant le rachat par Lufthansa. Les autres griefs portent sur le manque de concurrence sur un certain nombre de liaisons court-courriers reliant l'Italie aux pays d'Europe centrale, ainsi que sur un certain nombre de liaisons long-courriers entre l'Italie et les États-Unis, le Canada, l'Inde et le Japon. Et pour le moment, on ne connaît pas encore si et quelles mesures seront envisagées par le groupe

Lufthansa, qui ambitionne de racheter 41 % sa concurrente italienne pour 325 millions d'euros dans le cadre d'une augmentation de capital.

De même que pour ITA Airways (ex Alitalia), la Commission Européenne a émis des inquiétudes en termes concurrentiels concernant le rachat d'Air Europa par le groupe IAG.

## **TAXI VOLANT : DES SOUCIS DE FINANCEMENT POUR VOLOCOPTER ET LILIUM**

*Air Journal – 29 avril 2024*

**Des politiciens allemands contrecarrent les efforts de Volocopter et Lilium, des start-ups qui nécessitent d'obtenir de nouvelles sources de financement pour leurs eVTOL (taxis volants électriques à décollage et atterrissage verticaux).**

Les décisions confirmées la semaine dernière par les autorités bavaroises ont empêché l'approbation de garanties de prêt tant au niveau de l'État qu'au niveau fédéral, laissant les entreprises chercher d'autres options. La société privée Volocopter a communiqué vendredi que les responsables bavarois n'avaient pas accepté un "paquet" qui aurait également débloqué un financement fédéral pour ses efforts visant à commercialiser l'avion biplace VoloCity. L'entreprise s'est tournée vers la Bavière pour obtenir de l'aide après que son État d'origine, le Bade-Wurtemberg, a refusé une demande l'année dernière.

Une porte-parole de Volocopter a déclaré que les travaux de l'entreprise pour certifier l'eVTOL Volocopter cette année ne seront pas interrompus par les complications de financement. La société vise à être prête à effectuer des vols de démonstration publics lors des Jeux Olympiques de cet été à Paris. Ce qui fera de Paris, la première capitale au monde.

Cependant, le journal allemand Süddeutsche Zeitung a cité jeudi le PDG de Volocopter, Dirk Hoke, affirmant que le blocage par la Bavière des garanties de prêt pourrait obliger l'entreprise à envisager des options d'insolvabilité « dans un avenir proche ». Volocopter aurait recherché 50 millions d'euros (52 millions de dollars) de garanties de prêt auprès de l'État.

S'adressant au journal financier allemand Handelsblatt, le PDG de Lilium, Klaus Roewe, a exprimé sa frustration face aux obstacles politiques apparents à la confirmation des garanties, accusant la Bavière et le gouvernement fédéral de « jouer au ping-pong ». Ces dernières années, la Bavière a été un partisan important des nouvelles technologies



aéronautiques, en mettant fortement l'accent sur les efforts visant à décarboner les vols. Liliium est basée en Bavière, près de Munich.

## **LA COMMISSION EUROPÉENNE S'INQUIÈTE DU RACHAT D'AIR EUROPA PAR IAG**

*Air Journal – 29 avril 2024*

**La Commission européenne (CE) a exprimé ses inquiétudes concernant le projet d'acquisition d'Air Europa par International le groupe IAG (British Airways, Iberia...), car il pourrait conduire à une réduction de la concurrence sur le marché espagnol des services de transport aérien de passagers.**

L'acquisition de la compagnie espagnole pourrait avoir un impact sur les routes intérieures et court-courriers qui relient l'Espagne à l'Europe et au Moyen-Orient. Cela peut entraîner des prix plus élevés ou une qualité de service réduite. En outre, cela pourrait éliminer la concurrence sur les liaisons long-courriers reliant l'Espagne à l'Amérique du Nord et du Sud, ce qui pourrait également entraîner une augmentation des prix ou une diminution de la qualité du service.

La Commission a publié une communication des griefs le 24 janvier 2024, ouvrant une enquête approfondie sur l'impact potentiel de l'acquisition sur les services de transport aérien de passagers. L'enquête prendra en compte les points de vue de diverses parties prenantes, notamment les compagnies aériennes concurrentes, les aéroports et les groupes de consommateurs. Les principales préoccupations soulignées par la Commission incluent la possibilité d'une concurrence réduite sur les routes intérieures espagnoles, les routes court-courriers reliant l'Espagne aux pays européens et au Moyen-Orient, ainsi que les routes long-courriers, en particulier vers l'Amérique du Nord et du Sud

Pour rappel, IAG est un consortium de compagnies aériennes qui comprend trois compagnies aériennes espagnoles : Vueling, LEVEL et Iberia. Air Europa, basée en Espagne, fait partie de l'alliance SkyTeam et fonctionne comme la division aérienne de Globalia, un groupe touristique espagnol.

Concernant la concurrence nationale, la CE a noté « les liaisons entre l'Espagne péninsulaire et les îles Baléares et Canaries » et celles pour lesquelles il n'existait pas

d'alternative au train à grande vitesse. Il a été particulièrement mentionné que sur un certain nombre de liaisons, il n'y aurait plus de concurrence une fois qu'Air Europa ferait partie du consortium IAG.

Les préoccupations concernant le court-courrier ont fait état d'un monopole potentiel pour IAG sur certaines liaisons, avec une concurrence limitée sur d'autres, assurée principalement par des transporteurs à bas prix. British Airways (BA) et Aer Lingus sont également membres de la famille IAG et opèrent sur des liaisons à destination et en provenance de l'Espagne.

La Commission a noté la présence des compagnies aériennes partenaires d'IAG sur les liaisons long-courriers entre l'Espagne et l'Amérique du Nord et du Sud, ce qui aggrave encore les problèmes de concurrence. British Airways et Iberia sont membres de l'alliance stratégique mondiale Oneworld dont American Airlines est le principal partenaire nord-américain. Les préoccupations de la CE concernaient les parts de marché élevées que détiennent actuellement les compagnies aériennes IAG et leurs partenaires et la concurrence limitée sur d'autres liaisons. « La Commission craint qu'en l'absence de mesures correctives appropriées, le retrait d'Air Europa en tant que compagnie aérienne indépendante puisse avoir des effets négatifs sur la concurrence sur ces marchés déjà concentrés », explique la CE.

Reuters a rapporté que Luis Gallego, PDG d'IAG, aurait déclaré que le consortium était prêt à renoncer à 40 % des vols d'Air Europa en 2023 pour atténuer les problèmes de concurrence. L'agence de presse cite Gallego ajoutant : « De même, nous nous engageons à garantir qu'aucune route ne soit exploitée exclusivement par Iberia et Air Europa. Nous restons déterminés à finaliser cette transaction le plus rapidement possible en 2024. »

IAG a la possibilité de répondre aux objections de la Commission, d'examiner le dossier et de demander une audience orale. La multinationale peut également proposer des solutions pour répondre aux préoccupations de la Commission jusqu'à la date limite du 10 juin 2024.

La décision finale de la Commission concernant l'acquisition est attendue d'ici le 15 juillet 2024. Alors que la plupart des fusions sont généralement autorisées après un examen de routine, celles qui soulèvent des problèmes de concurrence font l'objet d'un examen approfondi afin de garantir qu'elles n'entraient pas une concurrence efficace dans l'Espace économique européen.

# Communiqué de presse du SNPNC-FO : Grève chez Vueling, mai 2024.

**SNPNC-FO – 24 avril 2024**

Le SNPNC-FO dépose un préavis de grève couvrant les 08, 09, 10, 11 et 12 mai 2024.

Mouvement reconductible en mai et juin 2024.

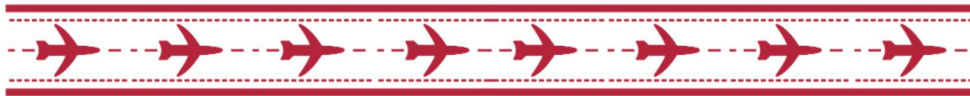
Le SNPNC-FO dénonce ce mouvement pour les motifs suivants :

- Négociation déloyale pour un nouvel accord d'entreprise ;
- Rythme de travail inhumain ;
- Utilisation d'employés sous contrat autre que Français ;
- Conditions de vie professionnelle et personnelle dégradées ;

Le SNPNC-FO reste ouvert à une négociation avec la direction afin de trouver une solution, néanmoins au vu des dernières réunions effectuées avec la direction (basée à Barcelone), nous ne pouvons que constater un échec total dans la négociation. La direction souhaitant imposer sa loi et ses règles.

Le SNPNC-FO attend un geste de la direction afin de cesser immédiatement le préavis et reprendre des négociations loyales dans l'intérêt commun de la vie de l'entreprise et des salariés.

Le SNPNC-



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