

Revue de presse - Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, A. Kasmi, S. Aziri, C. De Nale, L. Derroncourt, E. Malary, Y. Mejri



Sommaire du 29 novembre 2024 :

- Surtaxe des billets d'avion : le Sénat a obtenu des concessions du gouvernement
 - Le Sénat revoit à la baisse la taxe sur les billets d'avion
 - Air France-KLM en négociation avec Air Europa
 - En 2025, la hausse des tarifs dans l'aérien va se poursuivre
 - Paris s'attend à vivre une fin d'année très dynamique
 - Pour Black Friday, Corsair lance le paiement en cryptomonnaie
 - VINCI Airports signe le contrat de modernisation de l'aéroport de Lisbonne
 - Aéroport de Lyon : des créneaux pour passer les contrôles de sécurité plus rapidement, une première en France
 - Altarea annonce la nomination d'Edward Arkwright au poste de Directeur général du Groupe d'affaire,
 - Lufthansa: nouvelle grève du personnel au sol à partir de jeudi pour deux jours
 - Aena renouvelle le programme de réduction des compagnies aériennes
 - Ryanair menace de partir ? Mais qu'elle(s) s'en aille(nt) !
-

Surtaxe des billets d'avion : le Sénat a obtenu des concessions du gouvernement

Les Echos – 28 novembre 2024

Le gouvernement a accepté la création d'un crédit d'impôt sur les achats de carburants d'aviation durables et la suppression de la taxe Tiruert, votés au Sénat. En revanche, il a émis un avis défavorable à la révision à la baisse des hausses de taxes.

Les protestations de tous les acteurs du transport aérien français contre les projets de surtaxation du gouvernement n'auront finalement pas été vaines. Le Sénat a adopté, mercredi, plusieurs sous-amendements susceptibles d'alléger la facture, initialement chiffrée à un milliard d'euros. Et même si le résultat final du vote du projet de loi de finances (PLF) reste encore incertain, le gouvernement a d'ores et déjà validé deux des propositions avancées par le sénateur Capo-Canellas en faveur des compagnies aériennes.

Le principal sous-amendement du sénateur Capo-Canellas visait à revoir à la baisse la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) et l'aviation d'affaires. Dans cette nouvelle grille tarifaire, votée par les sénateurs, la TSBA sur les vols moyen-courrier en classe économique que le gouvernement voulait passer de 2,63 à 9,50 euros, ne ferait finalement « que » doubler, pour passer à 5,30 euros. Quant à l'aviation d'affaires, la hausse prévue de 400 % se limiterait à un triplement.

Des hausses de taxes revues à la baisse

Pendant, si sa nouvelle grille a rencontré un large soutien des sénateurs, le ministre de l'Economie, Laurent Saint-Martin, y a opposé un avis défavorable. Ce qui ne signe pas pour autant son abandon. Fort du soutien de ses pairs, Vincent Capo-Canellas a encore bon espoir d'obtenir un vote positif de la commission mixte paritaire, qui doit trancher les désaccords le 20 décembre. Si c'est le cas, la nouvelle grille devrait se retrouver dans la version finale du PLF. Mais, d'ici là, le gouvernement risque d'être victime d'une motion de censure, ce qui rend l'avenir de ce texte totalement incertain.

En revanche, le ministre de l'Economie a confirmé le feu vert du gouvernement à la création d'un crédit d'impôt pour l'achat de carburants d'aviation durables (CAD). Il permettra aux compagnies aériennes s'acquittant de l'impôt sur les sociétés de déduire jusqu'à 50 % de la différence de coût entre les carburants d'aviation durables et le kérosène d'origine fossile, en 2025.

Crédit d'impôt carburants « verts » et fin de la Tiruert

En séance, le ministre a chiffré le coût de cette mesure, qui devrait essentiellement profiter à Air France, à 50 millions d'euros. Cela ne compensera évidemment pas l'augmentation de la taxe dite de « solidarité » sur les billets d'avion (TSBA), initialement chiffrée à 850 millions d'euros en 2025. Mais comme la proportion obligatoire de CAD doit aller croissante dans les prochaines années, le montant de déduction possible devrait continuer à grossir.

Laurent Saint-Martin a également donné son accord à une autre proposition du sénateur Capo-Canellas : la suppression de la Tiruert (taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports) pour les carburants d'aviation durables en 2025. Une taxe initialement conçue pour inciter les transporteurs à recourir à des énergies « vertes » sous peine de pénalités, mais dont le résultat est de renchérir fortement le coût des carburants d'aviation durables en France.

La suppression de la Tiruert semblait d'autant plus nécessaire qu'à compter de l'an prochain l'entrée en vigueur du règlement Refuel EU s'accompagnera de pénalités financières pour les

compagnies qui ne respecteraient pas le taux d'incorporation obligatoire de 2 % de CAD. Mais encore fallait-il que le gouvernement ne tente pas d'additionner les deux.

Bruno Trévidic

Le Sénat revoit à la baisse la taxe sur les billets d'avion

La Tribune - 28 novembre 2024

5,3 euros plutôt que 9,5 euros... La hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion a été validée par le Sénat, mais devrait être moins forte qu'attendu par le gouvernement. Il doit désormais passer les prochaines étapes parlementaires, ce qui n'est jamais gagné. Sans compter que le texte adopté réserve quelques surprises.

La taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) continue son périple parlementaire. L'amendement gouvernemental visant à augmenter sensiblement cette taxe, pour dégager un milliard d'euros de recettes fiscales supplémentaires, a ainsi été amoindri lors de son passage en première lecture au Sénat. Sous l'impulsion du sénateur Vincent Capo-Canellas (Union centriste), la chambre haute du Parlement a adopté un barème revu à la baisse pour les classes économiques. Le texte ainsi modifié a été adopté et doit désormais être défendu en Commission mixte paritaire (CMP), si le gouvernement ne tombe pas d'ici là.

Un doublement plutôt qu'un quadruplement

Cherchant « une position d'équilibre » entre la volonté gouvernementale de renflouer les caisses de l'Etat et la grogne généralisée des acteurs de l'aérien, Vincent Capo-Canellas a proposé une nouvelle grille plutôt que de s'opposer frontalement à cette mesure malgré d'importantes réserves. Son sous-amendement établit ainsi un passage de la TSBA de 2,6 euros actuellement à 5,3 euros pour les passagers en classe économique pour un vol vers une destination européenne ou assimilée (c'est-à-dire les destinations en Outre-mer). Et ce, au lieu des 9,5 euros voulu par le gouvernement. Ce serait donc « un doublement au lieu du quadruplement prévu » comme l'a souligné le sénateur en séance.

« 9,5 euros, c'est quand même à rebours de tout ce qu'a fait le transport aérien, c'est-à-dire de se démocratiser et essaye de permettre à toute la population de se déplacer, de faire que les classes populaires et les classes moyennes puissent prendre l'avion », a-t-il déclaré à La Tribune.

En revanche, il n'a pas touché aux autres tarifs proposés par l'amendement gouvernemental, compris entre 15 euros pour un vol en classe économique vers une destination intermédiaire à 120 euros pour un vol en classe affaires ou première vers une destination lointaine (plus de 5.500 kilomètres de l'aérodrome national de référence, cf. encadré). Il l'explique par sa volonté de « s'inscrire dans l'intention du gouvernement » tout en « modérant beaucoup l'augmentation de la taxe de manière à garder une viabilité économique ».

Estimations divergentes

Vincent Capo-Canellas estime ainsi que la mesure retravaillée pourrait ramener environ 610 millions d'euros dans les caisses de l'Etat, au lieu des 850 millions espérés pour l'aviation commerciale. Il note pour sa part que c'est une progression par rapport aux estimations faites par l'Union des aéroports français (UAF) et la Fédération nationale de l'aviation et ses métiers. Les deux principaux lobbies du secteur avaient estimé que le barème proposé par le gouvernement ne rapporterait que 500 millions d'euros en raison du ralentissement du trafic et des fermetures de lignes - notamment de la part des low-cost - qu'une telle hausse provoquerait.

Dans son sous-amendement, Vincent Capo-Canellas a aussi revu à la baisse les tarifs proposés pour l'aviation d'affaires, avec un barème deux à trois fois moins élevé. Celui-ci va de 120 euros pour un vol en turbopropulseur en Europe (ou assimilé) à 1.200 euros sur un jet vers une destination lointaine. Le gouvernement visait entre 300 et 3.000 euros. Des montants déconnectés de toute réalité pour le sénateur, qui aurait provoqué « la destruction de l'aviation d'affaires en France ».

Le cas corse

Par ailleurs, des amendements ont été adoptés pour exclure les lignes d'aménagement du territoire (LAT) faites pour désenclaver certains territoires isolés, la Corse et les Outre-mer. « Il est difficile d'exonérer la Corse, les outre-mer, les LAT pour des raisons de droit européen », a ainsi rappelé le sénateur écologiste Ronan Dantec au cours des débats. Et pour cause, la Commission européenne avait rejeté une disposition similaire lors de la mise de « l'éco-contribution » sur cette même TSBA en 2020.

Plus cocasse, un amendement du sénateur Paul Toussaint Parigi (Union centriste) a été adopté pour qu'une partie du rendement de la TSBA soit affectée à la collectivité de Corse. Cette disposition devrait néanmoins avoir du mal à passer le cap de la CMP.

Effets cachés pour la taxe sur les billets d'avion

Si le gouvernement a déposé un amendement qui se concentre sur le renforcement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), celui-ci pourrait avoir un effet induit sur le reste de la fiscalité du transport aérien - à condition d'entrer en vigueur.

Le montant de la TSBA est déterminé en fonction de la destination finale du passager, avec pour le moment un tarif réduit pour l'Union européenne et les destinations « assimilées » situées à moins de 1.000 km de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Or, pour protéger les Outre-mer, l'amendement gouvernemental introduit le principe « d'aérodrome national de référence ». Si pour la France métropolitaine cela ne change rien, pour les départements et les régions d'outre-mer, Saint-Barthélemy et Saint-Martin, c'est l'aérodrome principal de la collectivité qui sera désormais retenu.

De fait, des destinations situées à moins de 1.000 km de ces aéroports seront désormais considérées comme « européennes et assimilées ». Typiquement le passager d'un vol entre Saint-Denis de la Réunion et Madagascar paiera le même niveau de TSBA qu'un passager entre Paris et Berlin. De même pour les destinations de moins de 5.500 km, dites « intermédiaires ».

Mais cette modification du code des impositions sur les biens et services dépasse le cadre de la TSBA, comme l'indiquait récemment le Scara (Syndicat des compagnies aériennes autonomes). Par ricochet, elle va s'appliquer également au tarif de l'aviation civile, dont le montant est lui aussi déterminé en fonction de la destination finale. De fait, le passager entre la Réunion et Madagascar bénéficiera là aussi du tarif réduit, à savoir 4,66 euros contre 8,37 euros jusqu'ici. Ce sont donc quelques millions d'euros qui pourraient s'évaporer pour l'Etat.

Léo Barnier

Air France-KLM en négociation avec Air Europa

La Tribune – 27 novembre 2024

Selon le journal El Economista, le groupe aérien franco-néerlandais souhaiterait acquérir une participation de 20% dans Air Europa. De son côté Air France-KLM a évoqué des discussions sur un renforcement de la coopération commerciale.

Air France-KLM serait « intéressée » par une entrée au capital d'Air Europa, a indiqué ce mercredi à l'AFP le groupe espagnol Globalia, propriétaire de la compagnie aérienne. « Il y a un intérêt », tout comme il y en « de la part d'autres compagnies aériennes ou d'autres fonds », a indiqué à l'AFP une porte-parole de Globalia, interrogée sur une information du média économique El Economista.

Le groupe assure même que des négociations sont déjà en cours. « Il n'y a rien de conclu actuellement », a précisé cette source. Selon El Economista, qui cite des sources anonymes, le groupe franco-néerlandais souhaite acquérir une participation de 20% dans Air Europa.

Contacté par l'agence Reuters, Air France-KLM a nuancé l'information, évoquant des négociations au sujet d'une coopération commerciale avec Air Europa dans le cadre de l'alliance SkyTeam. En revanche, il n'a pas commenté la potentielle acquisition d'une participation dans la compagnie aérienne espagnole.

100 millions d'euros

Le coût de cette opération, précise El Economista, serait « largement supérieur », aux 100 millions d'euros déboursés par IAG, maison mère de British Airways et Iberia, pour une prise de participation similaire dans la compagnie espagnole durant la crise du Covid-19.

Dans la foulée de cette prise de participation, IAG avait engagé des discussions avec Globalia pour racheter Air Europa. Mais ces négociations ont finalement été abandonnées l'été dernier, en raison de l'hostilité de la Commission européenne à cette opération. En janvier, Bruxelles avait en effet ouvert une enquête sur ce projet de rachat, redoutant que l'opération ne réduise la concurrence sur plusieurs liaisons, notamment entre Madrid et l'Amérique latine et entre la péninsule ibérique et les îles Baléares et les Canaries.

Sauvé de la faillite par l'intervention des Etats français et néerlandais pendant la crise du Covid-19, deux fois recapitalisé, Air France-KLM, redevenu bénéficiaire, a dit sa volonté de participer à la consolidation du secteur aérien européen, comme ses principaux concurrents IAG et Lufthansa. Le groupe dirigé par Benjamin Smith est officiellement entré l'été dernier au capital de la compagnie scandinave SAS, à hauteur de 19,9%. Il a aussi manifesté son intérêt pour la compagnie portugaise TAP, qui doit être privatisée en 2025 après avoir été renationalisée dans l'urgence pendant la crise sanitaire.

Pour rappel, la compagnie Air Europa, qui dispose actuellement d'une flotte d'une cinquantaine d'appareils, effectue des vols intérieurs espagnols, et des liaisons européennes et long-courriers vers l'Amérique latine et les Caraïbes. Elle a transporté 11,7 millions de passagers en 2023. La compagnie a engrangé l'an dernier un chiffre d'affaires de 2,76 milliards d'euros, en hausse de 18% par rapport à 2022.

En 2025, la hausse des tarifs dans l'aérien va se poursuivre

Déplacements Pros – 27 novembre 2024

Selon une étude publiée par AMEX GBT, la hausse du prix des billets d'avion devrait continuer d'augmenter en 2025. En Europe, elle sera limitée pour les vols intra-européens mais bien plus élevée vers les autres continents, notamment vers l'Asie.

Grâce à une demande accrue de la clientèle Loisirs, la capacité des compagnies aériennes est à la hausse et a atteint 505 millions de sièges en septembre 2024, soit +5,2% par rapport à l'année précédente. En parallèle, cette année a été marquée par la consolidation du secteur avec la fusion d'Alaska et Hawaiian Airlines, Air India et Vistara ou bien encore l'accord potentiel entre Lufthansa et TAP Air Portugal. Si les résultats financiers sont en net amélioration pour la majorité des compagnies dénoncent l'impact négatif de l'augmentation des coûts sur leur rentabilité, tout comme la multiplication des mouvements sociaux. Au niveau mondial, les dépenses opérationnelles des compagnies aériennes représentent près de 30% des coûts totaux, malgré une stabilisation du prix du carburant en 2024.

Selon le rapport, en 2025, le prix des billets d'avion continuera d'augmenter mais cette tendance tend à se stabiliser. Plusieurs facteurs joueront sur la hausse des tarifs, dont l'affaiblissement de la clientèle Loisirs, les tensions géopolitiques, les surtaxes environnementales, les nouveaux frais liés au système de distribution ou bien encore l'adoption par les compagnies aériennes de la norme NDC. « En 2025, les entreprises seront confrontées à une nouvelle réalité dans leurs programmes aériens : même si les hausses de prix se stabilisent et que la capacité est revenue, les tarifs restent élevés », a déclaré Gerardo Tejado, vice-président senior des services professionnels d'Amex GBT, dans un communiqué. « Les entreprises doivent s'attendre à des positions de négociation fermes de la part des compagnies aériennes, en particulier à mesure que les transporteurs font évoluer leurs modèles de distribution. Les acheteurs de voyages d'affaires devront être stratégiques, par exemple en ce qui concerne les données de fidélité et de performance des programmes, pour obtenir de la valeur dans cet environnement », ajoute-t-il.

Une hausse limitée, sauf en Australie

En détail, AMEX GBT prévoit une hausse des billets d'avion de +2,7% sur le tarif Business pour le continent Nord Américain et de 2,8% pour le tarif Economy. En Asie, cette hausse sera de 2,3% pour le tarif Economy mais sera en baisse de 1,5% pour la catégorie Business. L'Australie devrait connaître les plus fortes augmentations de tarifs pour les voyages intrarégionaux, avec des tarifs en classe Affaires en hausse de 7,8 % et des tarifs en classe économique en hausse de 13,7 %, par rapport à l'année précédente.

NDC et taxe Chirac pour la France

Sur le Vieux continent, le prix des vols intraeuropéens sera en hausse de 1,2% pour le tarif Business, contre 2,8% en Economy. Vers l'Amérique du Nord, la hausse se situera entre 0,8 et 1,5% selon la classe choisie, contre 6,6 et 8,2% vers l'Asie et de 6,8% en moyenne vers le Moyen-Orient. L'étude rappelle qu'en France, Air France-KLM appliquera la surcharge GDS à partir du 1er janvier 2025. Le groupe a également déjà anticipé la hausse de la taxe Chirac augmentant ses tarifs pour 2025. En Allemagne, une nouvelle surtaxe environnementale sera appliquée par Lufthansa aux vols depuis l'UE, le Royaume-Uni, la Norvège et la Suisse à partir de janvier 2025. Cette dernière pourra aller de 1 à 72 euros supplémentaires sur le prix du billet, selon l'itinéraire.

Enfin, le rapport cite l'utilisation de l'IA par les compagnies aériennes et les fournisseurs de technologie pour « affiner la gestion des revenus et les capacités de vente au détail ». Le partenariat entre Amadeus et British Airways pour concevoir ses capacités d'offres et de commandes à l'aide de l'IA est pris en exemple, tout comme Travelport qui permet aux agents d'optimiser les offres grâce à l'intelligence artificielle.

Margot Ladiray

Paris s'attend à vivre une fin d'année très dynamique

L'Echo Touristique – 28 novembre 2024

Les fêtes de fin d'année constituent une période de fréquentation stratégique pour Paris, qui s'attend à un afflux massif de visiteurs étrangers.

La saison de Noël est officiellement ouverte et les professionnels parisiens du tourisme devraient en profiter. En effet, selon le baromètre du tourisme parisien publié par Paris je t'aime, l'office de tourisme de la capitale, les arrivées aériennes internationales prévues du 1er au 31 décembre sont en hausse de 18% par rapport à la même période l'année dernière. Le Nouvel An, positionné en milieu de semaine, concentre la majorité des demandes touristiques pendant les vacances de fin d'année. Cette semaine enregistre des réservations en croissance de 58% par rapport à celle de l'hiver 2023.

Les arrivées aériennes en baisse en octobre

À l'exception de l'Afrique du Nord, toutes les zones enregistrent des hausses sur cette période, marquée par la réouverture de Notre Dame de Paris. Les progressions vont de +15 % pour l'Asie du Sud à +109 % pour l'Europe de l'Ouest. Ce sont les clientèles d'Amérique du Nord (18 000 réservations, +53 %), d'Europe du Sud (10 500 réservations, + 109%) et d'Amérique du Sud (6 000 réservations, +51 %) qui seront les plus présentes en volume pendant cette semaine de fête.

Ces tendances devraient permettre au secteur de bien finir l'année, après une période olympique en demi-teinte et un automne en léger recul. En effet, du 1er octobre au 10 novembre, les arrivées aériennes internationales vers Paris enregistrent une baisse (-4,4%) par rapport à 2023, pour atteindre 1,7 million. « Cette baisse est principalement le fait de moindres arrivées en provenance d'Europe du Sud (-16 %) et d'Asie du Sud-Est (-11 %). L'ouragan Milton a également gêné le trafic aérien, provoquant une baisse des arrivées en provenance des Caraïbes de -25 % », analyse Paris je t'aime.

La clientèle française répond présent

Ces diminutions n'ont pas pu être compensées par le dynamisme d'autres marchés, comme l'Amérique du Nord (+7%), le Moyen-Orient (+7 %) ou l'Asie du Nord-Est (+19 %). Lors de la Golden Week (du 25 septembre au 2 octobre 2024, autour de la fête nationale du 1er octobre), les visiteurs chinois ont été plus nombreux que l'année dernière (+20,3 % de nuitées en plus) à séjourner dans la métropole du Grand Paris.

Enfin, la clientèle française a également répondu présent avec des nuitées en hausse de 11% sur cette période, et une fréquentation globale en progression de +8,8%.

Florian De Paola

Pour Black Friday, Corsair lance le paiement en cryptomonnaie

Air Journal – 28 novembre 2024

A l'occasion du Black Friday, Corsair fait honneur aux origines du Black Friday et lance une campagne promotionnelle tout en annonçant accepter le paiement en cryptomonnaie.

Après le lancement du paiement en plusieurs fois sans frais, Corsair poursuit son objectif de faciliter l'achat de billets pour ses clients et s'ouvre au paiement en cryptomonnaie, devenant

la première compagnie aérienne française à accepter ce nouveau mode de paiement. Cette innovation s'inscrit « dans la stratégie de la nouvelle image de marque Corsair, résolument tournée vers le service au passager et la facilitation du parcours client », affirme la compagnie française.

Grâce à un partenariat avec le fournisseur de services de paiement en cryptomonnaie BitPay, l'achat de billets d'avion est désormais réalisable en Bitcoin, Litcoin, Ethereum, mais également en plus de 100 autres cryptomonnaies sur le site flycorsair.com. En pratique, le client souhaitant régler en cryptomonnaie n'aura aucune démarche supplémentaire à effectuer. Toutes les informations relatives au paiement en cryptomonnaie sont à retrouver sur cette page : Moyens de paiement Corsair.

« Ce nouveau moyen de paiement s'inscrit dans la continuité de la démarche entreprise par Corsair pour simplifier l'achat de billets d'avion et apporter davantage de flexibilité à nos clients, par l'innovation digitale. En ouvrant la voie à ce nouveau mode de paiement dans le secteur de l'aérien en France, nous confirmons notre capacité à nous adapter aux attentes de l'ensemble de nos clients et à leurs nouveaux usages, afin de leur garantir une expérience de voyage privilégiée, y compris en amont de leur voyage », a commenté Jérôme Picard, directeur E-commerce et des Systèmes d'Information Corsair

Corsair lance en outre une nouvelle campagne destinée à l'ensemble des marchés de la compagnie, Corsair et son agence référente AustralieGad interpellent les voyageurs au travers de visuels disruptifs et les invitent « à embarquer pour une destination au soleil en plus haute définition qu'à travers l'écran de leur nouveau téléphone » avec des tarifs inférieurs au prix moyen d'un smartphone, à partir de 399€ TTC A/R.

Direction les Antilles, l'océan Indien ou encore l'Afrique, elle propose une offre flash avec des tarifs très attractifs et valables sur de nombreuses périodes de voyage.

Du 28 novembre au 1er décembre :

Pointe-à-Pitre à partir de 399€ TTC A/R,
Fort-de-France à partir de 399€ TTC A/R,
La Réunion à partir de 475€ TTC A/R,
Mayotte à partir de 729€ TTC A/R,
L'île Maurice à partir de 749€ TTC A/R,
Antananarivo à partir de 719€ TTC A/R,
Abidjan à partir de 499€ TTC A/R,
Bamako à partir de 549€ TTC A/R,
Cotonou à partir de 599€ TTC A/R.

Ces tarifs promotionnels s'appliquent sur des périodes de transport allant du 1er janvier 2025 jusqu'au 30 septembre 2025 selon les destinations. Les tarifs sont disponibles dans tous les points de vente de Corsair et en agences de voyages, ainsi que sur le site web flycorsair.com

VINCI Airports signe le contrat de modernisation de l'aéroport de Lisbonne

Air Journal – 28 novembre 2024

Le contrat, d'un montant de 233 millions d'euros d'investissement, améliorera la qualité de service, les opérations, l'expérience client et l'empreinte carbone de l'aéroport.

ANA Aeroportos de Portugal, filiale de VINCI Airports, a signé un contrat de 233 millions d'euros avec un consortium comprenant Mota-Engil, VINCI Construction Grands Projets, Alves

Ribeiro et HCI, lors d'une cérémonie en présence du Premier Ministre portugais et du Ministre des Infrastructures et du Logement, pour améliorer l'expérience des passagers ainsi que la performance opérationnelle de l'aéroport de Lisbonne. L'achèvement des travaux est prévu en 2027. Ce plan d'investissement comprend :

L'agrandissement du Terminal 1 avec une nouvelle aile sud de 33 000 m² répondant aux plus hautes performances environnementales ;

La construction de 10 passerelles d'embarquement et d'une aire de stationnement prévue pour 12 avions ;

La remodelisation de la zone centrale d'embarquement ainsi que sa connexion à la future aile sud ;

La refonte de l'ensemble de la zone sud d'embarquement par bus.

La refonte du Terminal 1 :

Améliorera le confort des passagers avec un terminal étendu et un embarquement au contact de l'avion;

Améliorera la performance opérationnelle de l'aéroport ;

Réduira l'empreinte carbone de l'aéroport grâce à des infrastructures de haute performance énergétique et une réduction des déplacements de véhicules sur le tarmac.

Cet investissement s'inscrit dans la volonté de VINCI Airports d'étendre les liaisons aériennes du Portugal tout en améliorant la qualité de service pour les passagers. ANA a déjà investi 120 millions d'euros dans les aéroports du pays en 2024.

Pour rappel, Lisbonne souhaite un nouvel aéroport (un projet de 50 ans), alors que l'actuel arrive à saturation. Après des années d'incertitude, Le Premier ministre portugais Luís Monténégro a annoncé en mai dernier que le gouvernement a choisi Alcochete (district de Setubal) pour l'emplacement du nouvel aéroport international de Lisbonne. En attendant sa construction, l'autorité aéroportuaire ANA a été chargée d'investir environ 300 millions d'euros dans l'actuel aéroport Humberto Delgado pour garantir qu'il puisse répondre à la demande des passagers.

Jusqu'à présent, les investissements nécessaires à la construction du nouvel aéroport, capable d'accueillir jusqu'à 100 millions de passagers par an au cours de la période post-2050, ont été estimés à « plus de 6,1 milliards d'euros ». Il s'agira dans un premier temps de deux pistes, la première devant être achevée en 2030 (d'un coût de « plus de 3,2 milliards d'euros ») ; la seconde devrait être prête d'ici 2031 moyennant un investissement supplémentaire de 2,8 milliards d'euros. Deux autres pistes sont prévues à plus long terme.

Ricardo Moraes

Aéroport de Lyon : des créneaux pour passer les contrôles de sécurité plus rapidement, une première en France

Le Figaro – 28 novembre 2024

Depuis mercredi, l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry propose son nouveau système Zenline de réservation de créneaux pour passer plus rapidement les contrôles de sécurité.

C'est une première en France, depuis mercredi 27 novembre, l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry propose de réserver gratuitement des créneaux horaires pour passer les contrôles de sûreté avant son voyage. Un dispositif nommé Zenline unique, disponible pour le Terminal 1, accessible via le site web et l'application mobile de l'aéroport de Lyon.

Les créneaux sont réservables entre sept jours et 24 heures avant le départ. «Les passagers pourront ainsi choisir, parmi les créneaux horaires proposés, celui qui correspond le mieux à leur besoin, leur permettant de gérer leur temps à l'aéroport de manière optimale», indique Vinci Airports, l'exploitant de l'aéroport, dans un communiqué.

Créneaux «intelligents»

Le système identifie et propose des créneaux de passage selon une logique de créneaux «intelligents» calculés d'après le programme des vols, le remplissage des avions, l'affluence, etc. «Les équipes d'Aéroports de Lyon et de Vinci Airports réaffirment ainsi leur engagement à placer les besoins des passagers au cœur de leurs priorités, en leur offrant des solutions innovantes pour leur donner les moyens de maîtriser leur temps de parcours à l'aéroport et leur offrir un voyage toujours plus agréable», a déclaré Cédric Fechter, président du directoire d'Aéroports de Lyon.

Altarea annonce la nomination d'Edward Arkwright au poste de Directeur général du Groupe

Business Immo – 28 novembre 2024

Altarea annonce la nomination d'Edward Arkwright au poste de Directeur général du Groupe, suite au prochain départ à la retraite de Jacques Ehrmann, début 2025.

Avant de rejoindre Altarea, Edward Arkwright était directeur général exécutif d'Aéroport de Paris (ADP) depuis 2016. Il apporte avec lui une vaste expérience en matière de management, de finances et de stratégie, ainsi qu'une expertise reconnue dans le domaine de l'immobilier et du commerce.

Aux côtés d'Alain Taravella, Edward Arkwright supervisera et coordonnera l'ensemble des métiers et marques du groupe Altarea ainsi que les fonctions supports. Il prendra officiellement ses fonctions de Directeur Général Groupe le 6 janvier 2025.

Alain Taravella, Président – Fondateur, a déclaré : « Je remercie Jacques Ehrmann et salue le travail qu'il a réalisé à mes côtés, pendant ces cinq dernières années marquées par une succession de crises, dont une crise immobilière inédite. Avec Edward Arkwright, c'est un nouveau chapitre de l'histoire d'Altarea qui s'ouvre. Il sera, j'en suis sûr, attentif à entretenir l'exigence du Groupe et de ses collaborateurs en matière d'excellence opérationnelle. De par son parcours et sa connaissance de l'ensemble des parties prenantes, il va renforcer notre engagement clients pour le mettre plus que jamais au cœur de notre stratégie. Je suis convaincu que sous sa direction, l'entreprise va poursuivre sa transformation afin de reprendre sa croissance sur des bases renouvelées et réaffirmer ses valeurs et sa mission d'entreprise au service des besoins essentiels des citoyens, des élus et des territoires ».

Lufthansa: nouvelle grève du personnel au sol à partir de jeudi pour deux jours

MSN – 28 novembre 2024

Le personnel au sol du premier groupe européen de transport aérien Lufthansa est appelé à une nouvelle grève à partir de jeudi, pour deux jours, dans les principaux aéroports allemands par le syndicat Verdi, insatisfait de l'état de négociations salariales.

Pour les secteurs touchant les passagers, Verdi appelle à des débrayages entre jeudi à partir de 4h00 du matin jusqu'à samedi 7h10 du matin, selon un communiqué diffusé lundi. Il faut s'attendre à de très nombreuses annulations de vols.

Pour les secteurs du fret et de la technique, qui ne concernent pas les passagers, les débrayages auront lieu selon des plages horaires différentes, a ajouté le syndicat, sans donner de détails supplémentaires.

"Personne ne peut comprendre que ce groupe va annoncer cette semaine des résultats annuels record (...) et que les employés au sol (...) ne savent plus comment joindre les deux bouts dans les villes les plus chères d'Allemagne", a déclaré le responsable des négociations pour Verdi, Marvin Reschinsky, dans un communiqué.

Verdi demande des augmentations de salaire de 12,5% pour les travailleurs qu'il représente, soit un minimum de 500 euros de plus par mois.

La dernière offre de Lufthansa comprenait une augmentation de salaire plus importante sur une période plus longue, mais ne répondait pas aux exigences du syndicat, selon ce dernier. Le prochain cycle de négociations aura lieu les 13 et 14 mars.

La semaine dernière, Verdi avait déjà appelé le personnel au sol de certains secteurs du groupe à une grève de trois jours. Le secteur des passagers n'était toutefois pas concerné.

L'Allemagne est traversée depuis plusieurs mois par une vague de grèves dans divers secteurs, dont celui des transports, non seulement chez Lufthansa mais aussi chez l'opérateur ferroviaire Deutsche Bahn.

Aena renouvelle le programme de réduction des compagnies aériennes

Aeroflap – 28 novembre 2024

Aena a renouvelé le programme d'incitation visant au développement de l'aviation brésilienne. Le projet récompense les compagnies aériennes en fonction de l'augmentation du flux de passagers dans 16 aéroports gérés par le concessionnaire, couvrant les États de Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Paraíba, Ceará, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul et Pará. La politique est en vigueur depuis le 1er novembre 2024 et se poursuit jusqu'au 31 octobre 2025.

L'objectif est d'offrir de meilleures conditions aux compagnies de transport aérien pour développer leurs opérations dans les terminaux gérés par Aena. "En tant que plus grand administrateur d'aéroport du pays, nous travaillons pour encourager l'aviation brésilienne, en réduisant les coûts des compagnies aériennes et en élargissant les options pour les passagers", souligne Marcelo Bento, directeur des relations institutionnelles, de la communication et de l'ESG chez Aena Brasil.

Depuis 2021, le concessionnaire a maintenu des programmes d'incitation qui ont déjà permis d'obtenir plus de 6,2 millions de reais de réductions tarifaires pour les compagnies aériennes en raison de l'augmentation du nombre de clients transportés. Entre janvier et octobre de cette année seulement, les aéroports gérés par Aena au Brésil ont enregistré un mouvement de plus de 35,7 millions de passagers, ce qui représente une croissance de 5,5% par rapport à la même période de 2023.

détails du programme

Vols intérieurs : 100 % de réduction sur les tarifs pour les passagers supplémentaires sur chaque route opérée par les compagnies aériennes dans 16 aéroports gérés par Aena selon la période de comparaison de base. L'exception est l'aéroport de Congonhas, qui fonctionne déjà presque à sa capacité maximale.

Les vols internationaux: 100% de remise sur le tarif moyen correspondant au nombre d'envois supplémentaires par rapport à la même période de l'année précédente.

Opérations de fret international : 50 % de réduction sur les frais d'atterrissage pour les vols supplémentaires sur les routes existantes et 100 % de réduction pour les nouvelles routes cargo, toutes deux conformes à la saison précédente.

En plus des avantages tarifaires, Aena propose également un soutien promotionnel aux compagnies aériennes participantes. L'annonce des nouveaux itinéraires se fera au moyen de panneaux publicitaires dans les aéroports, de bannières sur le site Internet d'Aena et de campagnes sur les réseaux sociaux du concessionnaire.

Ryanair menace de partir ? Mais qu'elle(s) s'en aille(nt) !

Tourmag – 29 novembre 2024

Financer avec de l'argent public des routes aériennes qui ne sont pas indispensables au développement du tourisme est contestable, et encore davantage sans marché public, et sans transparence, fustige Jean Pinard, président de la société de conseil Futourism dans cette nouvelle chronique.

Donc Ryanair n'aime pas les taxes, et menacerait de quitter une dizaine d'aéroports régionaux dont le trafic est quasi exclusivement lié à ses routes aériennes.

C'est assez cocasse de voir cette compagnie qui a inventé toutes les surtaxes possibles pour ses passagers, qui serait prête à faire payer le droit d'attacher sa ceinture une fois assis dans l'avion, venir pleurnicher quand l'État français, qui lui aussi cherche à se faire un peu d'argent, propose d'augmenter sa taxe dite de solidarité.

Dans les faits, avec l'augmentation de la taxe, un passager au départ de France devra payer 6,90€ de plus pour un vol vers une destination européenne, et 7,50€ supplémentaires s'il s'envole vers une destination dite intermédiaire.

On peut donc légitimement se demander si cela entraînera une baisse de fréquentation.

Ce nouveau coup de bluff de la part d'une compagnie qui a élevé la stratégie du chantage comme seul mode de communication et d'échange avec ses partenaires, a fait resurgir le débat du nombre important d'aéroports dans l'Hexagone, mais surtout leur dépendance aux caprices des compagnies low cost telles que Ryanair.

Départ de Ryanair : comment en est-on arrivé là ?

Sur les 32 aéroports français en activité, Ryanair est présent sur 22 d'entre eux et on peut considérer qu'au moins la moitié de ces 22 aéroports ne survivraient pas au départ de la compagnie low cost.

Mais au fait, comment on en est arrivé là ? On ne peut pas aborder le sujet du nombre très important d'aéroports en France métropolitaine sans relier ce sujet à celui de l'attractivité.

A l'instar d'autres infrastructures, l'aéroport est un équipement totémique dès lors qu'il s'agit d'aborder la question (encore) essentielle de l'attractivité et de l'image de marque d'une ville.

Pas d'aéroport pas de salut, en tout cas c'est encore la croyance bien installée dans certains territoires éloignés de Paris, dont la performance d'attractivité serait corrélée au temps de parcours pour se rendre dans la Capitale.

Sur le fond, ce n'est pas totalement faux. Et c'est vrai que quand on habite Perpignan, Rodez ou Aurillac, l'avion reste un « mode de transport nécessaire » tant le temps de parcours en train ou en voiture est réhhibitoire.

Donc on a maintenu des petits aéroports en activité, dans le cadre d'OSP qui permettent aux collectivités et à l'État de financer le déficit structurel de ces plateformes.

Du coup Ryanair s'est dit, bon ben si ces plateformes sont maintenues, pourquoi ne pas proposer des vols à vocation touristique... mais en faisant payer les exploitants de ces plateformes, et donc en demandant encore plus d'argent public pour faire vivre l'aéroport.

Financer des compagnies pour qu'elles se concurrencent ?

Ryanair est ainsi devenu le spécialiste de la mise en concurrence des villes moyennes et de leurs aéroports, mais une mise en concurrence sans appel d'offres, sans marché public.

Ryanair a inversé le principe même du marché public, et il faut reconnaître que de ce point de vue, cette idée relève du génie. La question qui se pose au regard de cette pratique - qui devrait être condamnée - c'est pourquoi une telle duplicité de la part des collectivités ?

Au nom de quel principe, au nom quelle mission de service public, devrait-on financer des compagnies aériennes pour qu'elles se concurrencent entre elles ?

La réponse à ces questions reste donc toujours la même : au nom de l'attractivité !!! C'est donc au nom de l'attractivité que les collectivités financent Ryanair, et quand on démontre que la plupart des lignes low cost sont à vocation export, ça ne pose aucun problème.

Financer des lignes au départ de Dôle ou Clermont Ferrand pour aller à Porto ou Marrakech, on est bien d'accord que ce n'est pas pour développer le tourisme dans le Jura ou en Auvergne, mais ça passe crème. Pour ce qui est des lignes qui s'équilibrent entre export et import, l'argument de l'attractivité se renforce par celui des retombées économiques.

Je ne vais pas le contester, mais je n'ai jamais vu la SNCF venir demander des subventions aux collectivités quand elle ouvre une ligne TGV entre Barcelone et Toulouse, pour prendre un exemple récent, alors pourquoi Ryanair ? Et pourquoi ne jamais communiquer sur les montants des aides, ou les rapports entre export et import ?

60% des voyageurs auraient fait le voyage quand même...

L'argument des retombées économiques, tel que partagé par les boîtes qui font les enquêtes auprès des passagers, je le trouve un poil fallacieux. A l'évidence dans l'aérien, c'est l'offre qui fait la demande, et du jour au lendemain, des gens vont venir sur le territoire.

La question qu'il faut se poser, c'est "combien réellement ?", si l'on ne garde que les clientèles export, et surtout, "est-on sûr que ces clientèles ne seraient pas venues quand même ?"

Dans une des enquêtes réalisées par un cabinet spécialisé, on démontre que 60% des voyageurs affirment qu'ils auraient fait le voyage quand même. Il en reste certes 40%, mais si on ramène ce chiffre à la proportion des clientèles import, et si on prend en compte qu'un tiers des gens seraient arrivés par un autre aéroport en vrai, on perdrait quoi ? Entre 7 et 8% des voyageurs.

Il s'agit donc de relativiser les retombées économiques des compagnies low cost sur les petits aéroports régionaux, contrairement aux clientèles touristiques des grandes compagnies nationales. Les retombées sur le territoire entre des Belges qui atterrissent à Béziers et des Américains qui atterrissent à Nice n'ont rien à voir.

Dans le premier cas, une grande partie des clientèles import ne restera pas sur le territoire. Et s'il fallait le prouver, il suffit d'observer les données de fréquentation livrées par Flux Vision Orange par nationalité, pour prouver qu'une ouverture de ligne entre une petite ville de province française et une capitale européenne, ne fait que très peu bouger le niveau de fréquentation.

Et pour cause, les lignes low cost sont saisonnières (juin- septembre le plus souvent), et les hébergements sont déjà réservés par les clientèles... françaises.

Le montant des aides à Ryanair permettrait de financer des Pass rails pour tous les jeunes pendant que l'ADEME, et de plus en plus d'acteurs du tourisme alertent sur les mauvais résultats du secteur du tourisme en terme de bilan de gaz à effet de serre, en démontrant le poids du transport et, dans le poids des transports celui de l'aérien, on continue à financer le déficit de petits aéroports régionaux.

Des aéroports dont l'existence même est liée à la présence d'une compagnie qui fait payer les collectivités, pour que des gens prennent l'avion à des prix les plus bas possible, pour se changer les idées le week-end.

Il n'y a pas de tourisme sans mobilité, et une partie de cette mobilité est aérienne, c'est un fait. Il n'est pas contestable quand il s'agit de traverser les océans. Ce qui est contestable c'est de financer avec de l'argent public des routes aériennes qui ne sont pas indispensables au développement du tourisme.

Et c'est encore plus contestable sans marché public, et sans transparence sur les montants accordés et sur le profil des bénéficiaires. Le montant des aides accordées en France à Ryanair est énorme, et permettrait de financer des Pass rails pour tous les jeunes.

Faire bouger les jeunes, en leur offrant un Pass rail, c'est une approche de l'attractivité et c'est une autre vision stratégique pour développer le tourisme dans nos territoires.

Jean Pinard

P. de Izaguirre : taxe Chirac, "aucun réajustement ne sera effectué sur les billets émis"

Tourmag – 29 novembre 2024

La hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite taxe Chirac, était au menu du congrès Selectour 2024 qui se tient jusqu'à dimanche à Doha, au Qatar. Les compagnies aériennes l'ont exprimé clairement : "il n'y aura aucun réajustement sur les billets déjà émis".

Le sujet aurait été en réflexion, et c'était en tout cas une crainte du côté des voyageurs et des agences de voyages.

Les compagnies aériennes vont-elles répercuter la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) sur les billets déjà émis ?

La réponse apportée par les compagnies aériennes lors d'une table ronde organisée dans le cadre du Congrès Selectour 2024 qui se tient à Doha est claire : "nous n'appliquerons pas de réajustement tarifaire sur les billets déjà émis, le contrat de vente l'interdit" ont assuré d'une même voix, Pascale de Izaguirre patron de Corsair, Christine Ourmières-Widener, PDG d'Air Caraïbes, Christian Vernet PDG de La Compagnie, et Gilles Talec, directeur commercial d'Air Austral.

"Pour tous les billets déjà émis pour des départs à partir du 1er janvier 2025, nous serons quand même redevables vis-à-vis de l'État du versement de la taxe, alors même que nous n'aurons pas pu la répercuter sur les tarifs aux passagers.

Ce sera pour nous une perte financière sèche", a ajouté Pascal de Izaguirre, qui est aussi président de la FNAM.

"Les marges des entreprises aériennes sont extrêmement faibles"

Pour limiter la casse, les transporteurs ont décidé d'anticiper cette surcharge prévue dans le cadre du projet de loi de finances 2025 sur les réservations effectuées depuis la mi-octobre et le début novembre pour des voyages en 2025, avant le vote par le gouvernement. Une attitude qui a fait plus que grincer des dents les opérateurs de voyages.

Air France-KLM a tiré la première. Depuis le 23 octobre dernier, toutes les compagnies du Groupe ont mis en machine la hausse prévue dans le PLF.

Les autres compagnies aériennes ont suivi ensuite le mouvement. "Le gouvernement fait cette annonce sans avoir réalisé aucune étude d'impact", rappelle Christine Ourmières-Widener.

"A partir du 1er janvier, si cette hausse de taxe n'est pas collectée en amont pour les billets qui ont été réservés, ce sera un trou dans les comptes, poursuit-elle. Et ce qu'on oublie de dire quand même, c'est que pour les compagnies aériennes, on peut se poser la question suivante : quelle est la légalité pour l'Etat de collecter une taxe qui n'a pas été prélevée en amont ?".

"Les marges des entreprises aériennes sont extrêmement faibles, nous n'avons pas la capacité financière d'assumer cette taxe," ajoute Pascal de Izaguirre, qui rappelle que la France est le pays où le secteur aérien est le plus taxé.

Hausse de la taxe Chirac : "plusieurs millions d'euros" pour les compagnies

"Quand nous avons fait les calculs, nous nous sommes rendus compte qu'économiquement c'était une catastrophe", témoigne à son tour Gilles Talec d'Air Austral.

"Dans la situation de transformation et de redressement de la compagnie, c'est juste impossible. C'est un montant de plusieurs millions d'euros".

"Si cela ne choque personne que les compagnies aériennes doivent payer, alors qu'elles n'auront pas été rémunérées par le passager, je pense qu'on a déjà un petit problème de fond", poursuit Christian Vernet pour La Compagnie, qui n'a pas encore anticipé la hausse. "Il est probable que nous appliquions la surcharge dès la semaine prochaine, nous attendons de savoir comment le Sénat allait éventuellement statuer sur les différentes propositions et amendements".

Les Entreprises du Voyage et le SETO ont œuvré pour appliquer la surcharge sur les réservations à partir du 1er janvier 2025 et non sur les départs.

"Mais le problème que nous avons rencontrés, c'est que le gouvernement veut rapidement trouver ces 850 millions d'euros supplémentaires, et donc ils auraient augmenté le barème, sur une décision qui s'annonce pérenne. Cela aurait voulu dire un impact financier significativement plus important", détaille le président de la FNAM qui se dit totalement

"aligné" sur la vision des deux syndicats.

Quel impact de cette hausse sur la demande ?

Autre inquiétude pour les compagnies aériennes : l'impact de cette hausse sur la demande.

"Cette taxe a aussi un impact considérable en terme sur la capacité des clients à voyager, notamment sur les marchés ultramarins", analyse Gilles Talec.

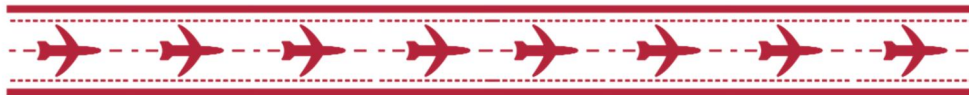
"La sensibilité au prix dans le contexte actuel est un vrai sujet", abonde Christine Ourmières-Widener. Si sur le segment du business travel, Christian Vernet est relativement protégé, en revanche sur les voyageurs loisirs, qui choisissent la business class, l'évolution des tarifs peut aussi avoir des conséquences. "Penser que sur la catégorie business, il y a une sensibilité nulle sur l'élasticité au prix, c'est je pense, une erreur de fondement qu'il faut éviter de faire absolument".

Reste une interrogation : quid des avances effectuées si une motion de censure venait à renverser le gouvernement entraînant un retour au budget 2024 ?

"Toutes les compagnies aériennes ont été très claires dès le début et se sont engagées à rembourser intégralement la totalité de l'augmentation s'il n'y avait pas de taxe, ou la différence si le barème était révisé à la baisse" assure Pascal de Izaguirre...

De quoi redonner un peu plus de travail aux agences et tour-opérateurs qui auraient alors répercuté par ricochet, cette surcharge non votée...

Céline Eymery



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