

### Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, S. Aziri, C. De Nale, L. Dernoncourt, Y. Mejri, O. Jacquot,  
V. Pâté



#### Sommaire du 15 juillet 2026 :

- **Sous la pression des syndicats, Amsterdam-Schiphol reprend la main sur l'assistance aux passagers handicapés**
  - **Contrôleurs aériens français : le SNCTA accuse la Cour des comptes de « méconnaître le droit »**
  - **Après le trou d'air d'avril, les passagers reviennent dans les aéroports européens**
  - **Le régulateur américain de l'aviation annonce une « étape majeure » pour l'autorisation des taxis volants**
  - **L'agence européenne de sécurité aérienne rétablit son avertissement sur les vols au Moyen-Orient face à la reprise des combats**
  - **« ETS et long-courriers : l'Europe ne doit pas rater l'embarquement »**
-

## **Sous la pression des syndicats, Amsterdam-Schiphol reprend la main sur l'assistance aux passagers handicapés**

*Air Journal – 14 juillet 2026*

**L'aéroport d'Amsterdam Schiphol assumera directement, dès le début de l'année 2028, l'organisation de l'assistance aux passagers à mobilité réduite, un service aujourd'hui confié à Axxicom Airport Caddy.**

Environ 1 000 salariés seront concernés par cette réorganisation, qui intervient alors que le nombre de passagers nécessitant une assistance spécifique progresse rapidement et que les syndicats réclamaient une internalisation de cette activité au sein de l'aéroport.

### **Schiphol reprend la main sur le service PMR**

Amsterdam Airport Schiphol a décidé de gérer elle-même l'assistance aux passagers à mobilité réduite (PMR), un service considéré comme « vital » et en forte croissance.

L'aéroport explique que cette internalisation doit lui donner davantage de contrôle sur la continuité, la qualité et les évolutions futures du dispositif PMR.

Depuis 2003, cette mission est assurée par Axxicom Airport Caddy, filiale du groupe néerlandais Facilicom Groep, qui accompagne chaque année environ 750 000 passagers vers et depuis leurs vols, soit en moyenne plus d'une centaine de personnes par heure en période normale. Le basculement vers une gestion directe par Schiphol est prévu « au début de 2028 », jusqu'à cette échéance les services continuant d'être fournis par Axxicom Airport Caddy dans le cadre du contrat actuel.

### **Un service encadré par la réglementation européenne**

Comme les autres grands aéroports européens, Schiphol est tenu d'assurer l'assistance aux passagers à mobilité réduite dans le cadre du règlement (CE) n°1107/2006, qui confie cette responsabilité aux exploitants d'aéroport. L'aéroport se déclare conforme à ce texte et aux recommandations de la CEAC (ECAC Doc 30) en matière de prise en charge des PMR, depuis les points de contact dans le terminal jusqu'au siège en cabine, y compris l'assistance pour les fauteuils roulants (électriques ou non) et les passagers aveugles ou malvoyants.

Les normes de service imposent des délais d'attente maximum pour l'assistance, par exemple moins de 10 à 30 minutes pour la majorité des passagers au départ et moins de 5 à 20 minutes à l'arrivée, si la demande a été pré-notifiée au moins 36 heures avant l'heure prévue de départ ou d'arrivée. Schiphol rappelle régulièrement aux compagnies aériennes l'importance de ces pré-notifications pour garantir le niveau de service promis aux PMR.

### **Croissance rapide de la demande d'assistance**

Schiphol souligne que le recours à l'assistance PMR est en hausse constante, tendance observée dans de nombreux hubs européens avec le vieillissement de la population et l'augmentation du trafic aérien. Selon le management PMR de l'aéroport, les demandes ont fortement augmenté ces dernières années, entraînant par moments une pression sur les délais de prise en charge.

Cette croissance rend le service d'autant plus stratégique pour l'aéroport, qui y voit un enjeu de qualité de service et de réputation, mais aussi de conformité réglementaire pour l'accessibilité du transport aérien. L'introduction de solutions technologiques comme des

systèmes de planification dédiés ou des fauteuils roulants autonomes testés dans certaines zones du terminal s'inscrit dans cette volonté d'améliorer la fluidité pour les passagers à mobilité réduite.

### **Une transition progressive pour près de 1 000 salariés**

La transition vers la nouvelle organisation devra se faire « avec temps et soin », insiste l'aéroport. Dans l'immédiat, « rien ne changera » dans la prestation fournie par Axxicom Airport Caddy, les deux parties annonçant travailler « pas à pas » pour assurer un basculement en douceur.

Schiphol et Facilicom Groep indiquent avoir conclu des accords sur la protection de l'emploi : l'ensemble des quelque 1 000 salariés d'Axxicom Airport Caddy affectés au service PMR se voient garantir un poste, les modalités précises de transfert restant à définir. Les deux entités précisent qu'elles agiront « en étroite concertation avec les syndicats » et que des informations régulières seront communiquées aux salariés sur l'avancement de la transition vers une gestion directe par Schiphol.

### **Pression syndicale pour l'internalisation**

Cette décision intervient après une campagne menée par le syndicat FNV Luchtvaart, qui réclamait que l'assistance PMR soit internalisée plutôt que soumise à des appels d'offres réguliers. Le syndicat a remis au printemps 2026 une pétition à la direction de Schiphol, signée par plus de 300 salariés PMR, pour demander que le service soit « sous les ailes de Schiphol », en cessant la « concurrence sur le dos des passagers » et en confiant l'organisation de l'assistance directement à l'aéroport.

Schiphol avait alors indiqué examiner « sérieusement » l'option de l'internalisation, aux côtés d'autres scénarios comme une nouvelle procédure de mise en concurrence ou une solution intermédiaire. L'annonce du 12 juillet 2026 répond à cette revendication, le communiqué de l'aéroport précisant que tous les points de vue, y compris ceux des syndicats, ont été pris en compte dans la décision finale.

### **Contrôleurs aériens français : le SNCTA accuse la Cour des comptes de « méconnaître le droit »**

*Air Journal - 13 juillet 2026*

Le principal syndicat des contrôleurs aériens, le SNCTA, a vivement dénoncé le récent rapport de la Cour des comptes sur la gestion des ressources humaines du contrôle aérien français, l'accusant de s'appuyer sur des « chiffres erronés » et de formuler des recommandations « totalement inadaptées » au droit en vigueur.

### **Un rapport au vitriol sur le contrôle aérien**

Publié début juillet, le rapport de la Cour des comptes consacré aux contrôleurs aériens de la DGAC, au sein de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), dresse un constat sévère sur les retards, l'absentéisme, la productivité et le coût de cette ressource clé pour le transport aérien. Les magistrats financiers pointent une organisation du travail jugée peu flexible, des régimes indemnitaires élevés et un recours aux grèves qui ferait du contrôle aérien français « l'un des plus mauvais élèves d'Europe » en matière de continuité de service.

La Cour va jusqu'à évoquer la possibilité de « sortir » les contrôleurs aériens de la fonction publique d'État, en citant les réformes conduites dans les télécoms ou la Poste comme précédents.

### **Le SNCTA dénonce des « constats faux » et un droit méconnu**

Dans sa riposte, le SNCTA dit vouloir « établir certains faits et réagir, tout au moins partiellement, à certaines recommandations totalement inadaptées » contenues dans le rapport. Le syndicat assure être prêt à « rejoindre certains constats inquiétants et récurrents quant aux difficultés de l'État à planifier à moyen et long termes le service public de la navigation aérienne française », mais conteste la méthodologie et les chiffres retenus sur les mouvements sociaux. Selon lui, la Cour « méconnaît l'état du droit existant et manipule avec une légèreté confondante des chiffres erronés tout en inventant des dates de grève qui n'existent pas », mettant en cause la robustesse du diagnostic sur l'impact des grèves sur le trafic.

### **Le service minimum au cœur de la controverse**

L'un des points les plus sensibles concerne les recommandations de la Cour pour « revoir les dispositions du nouveau décret relatif au service minimum, pour les rehausser, avec une vigilance particulière pour les jours de grand départ ». Les magistrats souhaitent que la DGAC puisse « garantir une part du trafic aérien prévu a minima, de l'ordre de 65% du trafic prévu », afin de limiter les perturbations en cas de mouvement social. Le SNCTA rétorque que « la loi ne le permet pas », rappelant que le dispositif actuel prévoit un service garanti proportionnel à la part d'agents non grévistes, et que les recommandations de la Cour « proposent un niveau de service minimum ne permettant pas de concilier cette proportionnalité ».

### **Une navigation aérienne française sous pression**

Les critiques de la Cour des comptes s'ajoutent à celles de la commission des Finances du Sénat, qui a récemment relevé les dysfonctionnements et « mauvaises performances » de la DSNA, notamment en termes de retards et de capacité. De leur côté, plusieurs compagnies aériennes dénoncent depuis des années un contrôle jugé défaillant en France, avec des périodes où les contrôleurs répondent peu aux sollicitations radio et des clairances qui n'optimisent pas les trajectoires, pénalisant la ponctualité et la consommation de carburant.

### **Après le trou d'air d'avril, les passagers reviennent dans les aéroports européens**

*Air Journal - 13 juillet 2026*

**Après une baisse de 0,7% en avril, le trafic passagers dans le réseau aéroportuaire européen est reparti à la hausse en mai 2026, progressant de 3,2% par rapport à mai 2025, selon le dernier rapport mensuel d'ACI Europe.**

Les aéroports de l'UE et associés tirent la croissance, tandis que la guerre au Moyen-Orient, les taxes sur l'aviation et les réductions de capacités continuent de peser sur plusieurs marchés, y compris de grands hubs.

## **Rebond du trafic en Europe**

ACI Europe, l'association professionnelle des aéroports du continent, souligne que la reprise observée en mai intervient « après un mois d'avril marqué par le premier recul du trafic depuis la sortie de crise sanitaire ». Les aéroports dits EU+ (États membres de l'UE, Royaume-Uni, Suisse, Norvège, Islande et autres partenaires) affichent une hausse de 3,4% des passagers, avec un dynamisme plus marqué au sein même de l'UE (+4,2%), tandis que les marchés non-EU+ ne progressent que de 2%.

Cette évolution s'inscrit dans la continuité des mois précédents, ACI ayant déjà relevé une croissance de 3,8% en mars malgré l'intensification du conflit au Moyen-Orient fin février. L'association rappelle que ses statistiques mensuelles couvrent plus de 450 aéroports représentant plus de 95% du trafic européen, ce qui en fait un indicateur de référence pour les acteurs du transport aérien.

### **Des marchés nationaux de plus en plus divergents**

Les disparités nationales se creusent, portées par un mélange de facteurs : demande loisirs très robuste, expansion des compagnies ultra-low-cost, fiscalité aérienne accrue et pouvoir de marché renforcé des transporteurs. Dans le périmètre EU+, la Slovaquie (+112,8%), Malte (+16,5%), l'Estonie (+13,1%) et la Slovénie (+11,2%) enregistrent les plus fortes progressions, tandis que la Bulgarie (+9,2%), la Pologne (+8,9%), la Lituanie et le Danemark (tous deux +8,5%) affichent également une croissance solide.

À l'inverse, Chypre (-4,1%) reste pénalisée par l'impact du conflit sur l'image de la destination, quand l'Islande (-6,2%), l'Autriche (-5%) et la Lettonie (-2,3%) subissent des réductions de capacités aériennes. La Suisse (-5,3%) est touchée par des suppressions de vols de SWISS liées à des pénuries de personnel, à l'immobilisation d'appareils et à des travaux sur la piste de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse.

Parmi les grands marchés EU+, l'Italie (+5,1%) et l'Espagne (+5%) progressent nettement, alors que la France (+1,7%) et le Royaume-Uni (+0,9%) restent en deçà de la moyenne européenne. L'Allemagne (-0,6%) est notamment affectée par la mise au sol de la flotte Lufthansa CityLine, qui pèse sur l'offre intérieure et régionale.

### **Hors UE, forts contrastes et Turquie en croissance modérée**

En dehors de l'EU+, ce sont les Balkans et l'Asie centrale qui tirent la croissance, avec des hausses de trafic particulièrement marquées en Macédoine du Nord (+27,4%), en Albanie (+26%), au Monténégro (+17,8%), en Ouzbékistan (+16,2%) et en Arménie (+12,7%). Ces marchés bénéficient d'une expansion rapide des low-cost régionales et d'un repositionnement des flux touristiques et diasporiques.

À l'opposé, Israël (-17,2%), l'Azerbaïdjan (-6,1%), la Géorgie (-5,9%) et le Kosovo (-4%) sous-performent nettement, en raison du contexte géopolitique et des réajustements de capacités opérés par les compagnies. La Turquie, marché majeur pour les connexions entre Europe, Moyen-Orient et Asie, ne progresse que de 1,8% en mai, signe d'une croissance plus mesurée après les fortes hausses des années précédentes.

### **Heathrow toujours numéro un, mais talonné par Istanbul**

Avec 7,12 millions de passagers, Londres-Heathrow reste le premier aéroport européen en mai, malgré un léger recul de 1,2% sur un an. « Heathrow conserve sa place de numéro un, mais Istanbul n'est plus qu'à quelques milliers de passagers », note ACI Europe, le hub turc enregistrant une hausse de 2% et un écart limité à 3 012 passagers.

Les aéroports espagnols réalisent les meilleures performances parmi les dix plus gros aéroports du continent, conduits par Barcelone (+6,5%), Palma de Majorque (+4,9%) et Madrid (+4,8%). Le trafic de Palma de Majorque dépasse même celui de Londres-Gatwick ou de Munich, illustrant la primauté de la demande loisirs et des flux touristiques vers les îles Baléares.

### **Petits aéroports en fort rebond mais encore loin de 2019**

Les aéroports de moins d'un million de passagers affichent en mai la plus forte croissance annuelle, avec une hausse moyenne de 7,2% du trafic passagers. En revanche, cette catégorie reste la plus éloignée des niveaux pré-pandémiques, avec des volumes encore inférieurs de 25,5% à ceux de 2019, notamment en raison d'un maillage régional qui n'a pas totalement retrouvé son offre d'avant-crise.

Certaines plateformes enregistrent des progressions spectaculaires, portées par le retour de lignes intérieures ou saisonnières et par l'arrivée de nouveaux opérateurs : Stockholm Bromma (+927,9%), Kastoria (+750,4%), Bucarest-Băneasa (+204,6%), Hatay (+190,8%) ou Syros Island (+157%). Dans la catégorie des aéroports moyens (1 à 10 millions de passagers), Bratislava (+131,1%), A Coruña (+74,7%) ou Skopje (+28,6%) illustrent la vigueur du trafic point-à-point régional et low-cost.

### **Fret en hausse**

Le fret aérien européen progresse également en mai, avec une hausse de 2,5% des volumes par rapport à mai 2025, après un début d'année marqué par des résultats plus contrastés. Parmi les dix premiers aéroports de fret, Leipzig (+14,1%), Bruxelles (+12,4%) et Amsterdam (+10,2%) enregistrent des croissances à deux chiffres, tandis qu'Istanbul, Francfort et Paris-CDG traitent les plus gros tonnages en volume absolu. Les mouvements d'aéronefs restent quasi stables, en légère hausse de 0,8% seulement, reflétant l'impact du conflit au Moyen-Orient et une gestion plus stricte des capacités par les compagnies aériennes.

### **Le régulateur américain de l'aviation annonce une « étape majeure » pour l'autorisation des taxis volants**

*Le Monde - 15 juillet 2026*

**L'instance a affirmé avoir testé avec succès un véhicule électrique à décollage et à atterrissage vertical. L'essai a consisté à transporter un organe d'animal entre la Virginie et le Maryland.**

Les taxis volants deviendront-ils bientôt réalité ? Le régulateur américain de l'aviation (FAA) a annoncé, mardi 14 juillet, une « étape majeure » dans le processus d'autorisation des

eVTOL, véhicules électriques à décollage et à atterrissage vertical très attendus pour des services de taxis aériens, avec un essai en environnement réel pour un transport médical.

« C'est une étape majeure dans le travail du ministère [des transports] pour lancer en toute sécurité des appareils de mobilité aérienne avancée dans le ciel des Etats-Unis », a déclaré le régulateur dans un communiqué.

Selon lui, cette initiative s'inscrit dans le cadre d'un programme pilote, lancé par l'administration de Donald Trump et qui a sélectionné en mars huit projets à travers vingt-six Etats américains. L'essai a consisté à transporter un organe d'animal entre la Virginie et le Maryland à bord d'un engin électrique, baptisé ALIA, de la société BETA Technologies.

Le caisson médical isotherme renfermant sa précieuse cargaison est parti de l'aéroport de Virginia Tech, près de Blacksburg, en Virginie, à bord d'un ALIA qui s'est posé à l'aéroport de Charlottesville (Virginie). Selon une simulation de l'Agence France-Presse (AFP) sur Internet, les deux aéroports sont situés à environ 200 kilomètres et à une trentaine de minutes de vol. Le caisson a ensuite été transféré dans un second ALIA, à destination de l'aéroport municipal de Frederick (à environ quarante-cinq minutes de vol), puis de celui de Martin State (à environ vingt minutes de vol), tous deux dans le Maryland.

### **Potentiel révolutionnaire pour le transport médical**

Il s'agissait d'évaluer la faisabilité et la sécurité de ce mode de transport pour acheminer en urgence des organes humains pour des greffes, a expliqué la FAA. « Des transports urbains ou ruraux aux missions médicales pouvant sauver des vies ou de recherches et secours, ces engins représentent un potentiel quasiment illimité », a commenté Bryan Bedford, administrateur de la FAA, cité dans le communiqué.

A ce jour, aucun eVTOL n'a été certifié par la FAA. De nombreux projets existent, aux Etats-Unis et à travers le monde, pour des services de taxis avec eVTOL. Notamment dans des villes paralysées par des embouteillages, comme Los Angeles et Las Vegas, ou pour des liaisons entre aéroports et centres-villes.

### **L'agence européenne de sécurité aérienne rétablit son avertissement sur les vols au Moyen-Orient face à la reprise des combats**

*Zone Bourse - 14 juillet 2026*

**L'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) a rétabli et durci mardi son avertissement aux compagnies aériennes opérant au Moyen-Orient, leur demandant d'éviter les espaces aériens de Bahreïn, du Koweït, du Qatar, des Émirats arabes unis ainsi que le survol du golfe d'Oman, alors que le conflit entre les États-Unis et l'Iran s'intensifie de nouveau.**

Il y a tout juste une semaine, l'EASA avait retiré son avis précédent suite à une brève accalmie des tensions régionales, consécutive au cessez-le-feu intérimaire conclu le mois dernier entre Téhéran et Washington. Cet avertissement appelait les compagnies aériennes à faire preuve de prudence lors de leurs opérations dans l'espace aérien de ces pays, ainsi qu'en Israël, en Jordanie, en Oman et en Arabie saoudite.

Ce nouvel avis, plus restrictif, est valable jusqu'au 29 juillet.

L'Iran a tiré mardi des missiles balistiques sur une base aérienne américaine en Jordanie, tandis que les forces américaines ont lancé des vagues d'attaques pour la troisième nuit consécutive, après que l'Iran a annoncé samedi la fermeture du détroit d'Ormuz. Cette décision a poussé le président américain Donald Trump à rétablir le blocus du transport maritime iranien et à proposer une taxe de 20 % pour assurer la protection de cette voie navigable vitale.

« La présence d'installations militaires américaines majeures dans la région accroît la probabilité que les États visés par ce bulletin d'information sur les zones de conflit soient directement exposés à des attaques de missiles et de drones iraniens », a déclaré l'EASA, citant également le risque d'identification erronée d'aéronefs civils par les systèmes de défense antiaérienne américains et alliés.

Par ailleurs, l'avis de l'EASA demandant aux compagnies aériennes de ne pas opérer dans l'espace aérien de l'Iran, de l'Irak et du Liban a été prolongé la semaine dernière jusqu'à la fin du mois d'août.

#### **« ETS et long-courriers : l'Europe ne doit pas rater l'embarquement »**

*La Tribune - 15 juillet 2026*

**Alors que la Commission européenne s'apprête à réviser son système d'échange de quotas d'émission (SEQE), l'une des questions importantes qui se posent est de savoir si les vols internationaux doivent rester en dehors du système ou y être enfin intégrés.**

**Par Bertrand Piccard, président de la Fondation Solar Impulse (\*)**

Un avion ne décolle pas en supprimant la gravité. Il décolle en la maîtrisant. Il en va de même avec l'ETS, système européen de crédits carbone. On peut le voir comme un poids supplémentaire imposé au transport aérien. Ou comme la force qui oblige toute une industrie à devenir plus efficiente.

En ce mois de juillet, la Commission européenne devrait présenter sa proposition sur l'avenir du mécanisme - l'inclusion des vols long-courriers, jusqu'alors exemptés de l'ETS, divise la communauté de l'aviation, entre partisans du statu quo et acteurs, souvent plus récents, qui réclament un signal fort en faveur de la décarbonation du secteur.

Nous sommes à un point de bifurcation ; deux trajectoires s'offrent à nous : prenons de l'altitude pour les examiner.

Si le transport aérien en entier est désormais concerné par l'ETS, les compagnies n'auront d'autre choix que de traquer chaque gaspillage. Chaque kilo de carburant économisé vaudra double: il réduira non seulement la facture énergétique des compagnies, mais aussi le nombre de quotas carbone qu'elles devront acquérir. Les marges de progrès sont immenses, car les solutions existent : optimiser la consommation avec des outils comme SkyBreathe, remorquer les avions jusqu'à la piste avec des tracteurs électriques, brancher les appareils sur le réseau électrique des aéroports plutôt que faire tourner leurs moteurs auxiliaires,



éviter les détours absurdes, généraliser les approches en descente continue, accélérer le renouvellement des flottes avec les appareils les plus sobres... Des millions de litres de carburant sont déjà économisés ainsi ; l'ETS leur donne la valeur économique qui leur manquait pour devenir la norme. Le carbone cesse d'être uniquement un coût : il devient une raison supplémentaire d'investir dans l'intelligence.

À l'inverse, maintenir les vols long-courriers en dehors de l'ETS offrirait un répit immédiat, mais risquerait surtout de repousser les transformations indispensables. Les compagnies resteraient dépendantes d'une variable qu'elles ne maîtrisent pas : le prix et la disponibilité du pétrole. Elles continueraient à subir ses fluctuations pour alimenter un modèle du passé, au lieu de reprendre le contrôle de leurs coûts pour investir dans la compétitivité.

L'histoire montre que l'innovation change le monde lorsqu'elle devient plus avantageuse que le statu quo. C'est précisément le rôle de règles du jeu bien conçues. Une partie significative des recettes (estimées à presque 9 milliards par an) devrait ainsi être réinvestie dans le secteur aérien afin d'accélérer précisément les innovations qu'il cherche à encourager, en particulier les carburants durables (pour demain) et l'hydrogène vert (pour après-demain). Une politique publique est efficace lorsqu'elle transforme une contrainte en capacité d'agir.

Alors oui, les billets long-courriers coûteront probablement plus cher pendant cette transition, mais ils resteraient infiniment meilleur marché qu'il y a deux ou trois décennies. Ce surcoût dit aussi une vérité longtemps masquée : le prix d'un vol n'a jamais reflété son coût climatique. Ce signal nous conduira à interroger la nécessité de certains déplacements et la valeur que nous accordons à chaque voyage - et surtout, il financera l'émergence d'une aviation propre. Comme toute grande transformation industrielle, la transition a un prix. L'illusion serait de croire que l'immobilisme n'en a pas !

L'avenir de l'aviation ne dépendra pas de notre capacité à voler moins - souhaitable sans doute, mais irréaliste quand on sait l'aspiration des pays émergents dans le domaine. Il dépendra de notre capacité à voler infiniment mieux.

Le défi n'est pas de choisir entre voler et protéger le climat. Il est de faire en sorte que l'un permette enfin l'autre.

(\*) Président de la Fondation Solar Impulse, Bertrand Piccard promeut « une croissance qualitative » en démontrant le potentiel économique des technologies propres. Dénonçant l'absurdité des systèmes polluants et inefficients encore trop souvent utilisés aujourd'hui, il plaide pour la modernisation du cadre légal afin de faciliter l'accès au marché de solutions efficaces. Pour soutenir sa démarche, il s'efforce de rassembler les forces en présence, sensibiliser le public et accompagner les décideurs politiques et économiques dans leur transition écologique. Sa voix est entendue au sein des plus grandes institutions, telles que les Nations Unies, la Commission européenne, le Forum économique mondial et son engagement lui a valu plusieurs nominations, telles que Champion de la Terre, et ancien Goodwill Ambassador des Nations Unies.

