

**Annales concours**

**IEEAC EXAMEN PRO 2023**

EXAMEN PROFESSIONNEL D'INGÉNIEUR DES ÉTUDES  
ET DE L'EXPLOITATION DE L'AVIATION CIVILE  
(I.E.E.A.C)

**Épreuve de : NOTE DE SYNTHÈSE**

Durée : 4 heures

Coefficient : 1

Le sujet comporte :

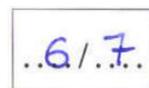
- ⇒ 1 page de garde (recto)
- ⇒ 1 page d'instructions (recto)
- ⇒ 1 page de texte (recto)
- ⇒ 30 pages de documents (recto-verso) numérotées de 1 à 30



## ÉPREUVE DE NOTE DE SYNTHÈSE

- 1) Vous devez composer lisiblement sur les copies avec un stylo à bille ou feutre à encre foncée bleue ou noire.
- 2) Les effaceurs correcteurs (comme le tippex) sont interdits car ils peuvent laisser des résidus sur les vitres du scanner lors de la numérisation des copies.
- 3) Numéroté chaque page de composition pour faciliter la correction de la copie (il n'est pas nécessaire de numéroté les pages entièrement blanches) dans la zone prévue en bas à droite de chaque copie.

Par exemple, pour la 6<sup>e</sup> page d'une copie comportant 7 pages de composition et une page blanche, numéroté ainsi la page 6 sur 7 :



..6/.7.

- 4) Vous devez composer uniquement sur les supports de composition officiels pour l'épreuve.
- 5) Aucun brouillon ne sera ramassé.



## Note de synthèse

Affecté à la mission du droit du travail et des affaires sociales de la direction du transport aérien, vous êtes chargé d'établir, à l'aide des seuls documents fournis, une note de 3 à 4 pages maximum à l'attention du directeur général de l'aviation civile présentant le bilan de l'été 2022 pour l'aviation commerciale en France et en Europe.

## Documentation

Doc 01	Communiqué de presse UAF&FA : « L'Union des Aéroports Français signe la charte de la qualité de service aux côtés de l'Etat et des autres acteurs du transport aérien » – 25 novembre 2022	1 page
Doc 02	L'Opinion : « L'été calamiteux du transport aérien » – 21 juillet 2022	4 pages
Doc 03	Le Dauphiné : « Pourquoi une telle pagaille ? » – 23 juillet 2022	1 page
Doc 04	Air Journal : « Londres Heathrow maintient jusqu'à fin octobre les limites de capacité » – 16 août 2022	2 pages
Doc 05	Libération : « Le ciel européen bouleversé par la pénurie de main d'œuvre, le trafic de Roissy fortement perturbé par une grève » - 8 juin 2022	3 pages
Doc 06	La Dépêche du Midi : « Vacances 2022 : la galère des bagages perdus » - 30 juillet 2022	2 pages
Doc 07	Le Parisien : « La police aux frontières cherche des renforts » - 30 juillet 2022	2 pages
Doc 08	Le Figaro : « Les low cost en proie aux grèves à répétition » - 25 juin 2022	2 pages
Doc 09	Communiqué IATA n°40 : « Le fort trafic de passagers se maintient en juin » - 4 août 2022	5 pages
Doc 10	Gate 7 : « Interview de Thomas Juin, Président de l'Union des Aéroports Français et Francophones Associés » - 21 juin 2022	4 pages
Doc 11	Les Echos : « Air France : augmentation de 5% pour tous les salariés » - 15 septembre 2022	1 page
Doc 12	La Tribune : « Les contrôleurs aériens retirent leur préavis de grève fin septembre » - 22 septembre 2022	2 pages
Doc 13	Courrier international n°1653 : « Dans les aéroports, le "chaos absolu" » - 7 au 13 juillet 2022	1 page





Paris, le 25 novembre 2022

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

### L'Union des Aéroports Français signe la charte de la qualité de service aux côtés de l'Etat et des autres acteurs du transport aérien

A l'occasion de son congrès annuel qui s'est tenu le 25 novembre 2022, l'Union des aéroports français a signé la charte en faveur de la qualité de service dans le transport aérien, aux côtés du ministère des transports, de la FNAM, de la compagnie Air France et du groupe Aéroports de Paris.

Alors que le trafic aérien reprend, après deux années marquées par la crise sanitaire, et tandis que la France s'apprête à accueillir sur son territoire de nombreux visiteurs en 2023 et 2024 à l'occasion de grands événements sportifs, l'UAF réaffirme ainsi son engagement de longue date pour l'amélioration continue de la qualité du service rendu aux passagers par les gestionnaires d'aéroport.

Le rebond vigoureux du trafic aérien à l'été 2022, la perspective des jeux olympiques de 2024 et le renforcement des contrôles aux frontières de l'Union européenne en 2023 ont mis en évidence la nécessité de mobiliser l'ensemble des acteurs - État, compagnies aériennes et aéroports-, sur les enjeux de qualité de service au bénéfice des passagers.

La charte vient souligner que la qualité de service en aéroport est une responsabilité partagée entre les services de l'Etat, les aéroports et les compagnies aériennes. L'Etat est en effet, aux côtés des compagnies aériennes et des aéroports, un acteur incontournable de la qualité de service dans le transport aérien à travers notamment le contrôle aérien, le contrôle aux frontières et le contrôle et financement des missions de sûreté aérienne.

Sur la charte en faveur de la qualité de service dans le transport aérien, Thomas JUIN - Président de l'UAF - a déclaré : « *Le retour des passagers dans les aéroports, la mise en œuvre du règlement européen EES en 2023, l'organisation par la France des Jeux Olympiques en 2024 requièrent la mobilisation de l'ensemble des parties prenantes à la qualité de service dans nos aéroports. Il faut aujourd'hui collectivement -Etat, compagnies aériennes et aéroports- travailler à traduire en actions concrètes les principes réaffirmés dans cette charte* ».

A propos de l'UAF : Avec près de 150 adhérents, l'Union des Aéroports Français est l'organisation professionnelle des aéroports français, quelles que soient leur taille et leur spécialité. Elle a pour principale mission de défendre et de promouvoir les intérêts de la communauté aéroportuaire française auprès des décideurs français et européens. L'UAF est membre associé de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) et de l'Airports Council International EUROPE (ACI EUROPE).

#### Contact Presse UAF :

Laetitia VENTROUX - Eté en Hiver - Tél : 06 88 58 44 90 [laetitia.ventroux@eteenhiver.com](mailto:laetitia.ventroux@eteenhiver.com)



## Document 2

### L'été calamiteux du transport aérien

Après deux années de restrictions sanitaires qui ont fait frôler la mort cérébrale au secteur, l'été 2022 était censé être celui de la renaissance du transport aérien. Dans les faits, il ressemble à un chaos comme les vacances d'été n'en avaient pas connu depuis des décennies. Vols annulés, retards chroniques, bagages perdus, interminables heures d'attente à l'enregistrement, au dépôt des bagages et aux contrôles de sécurité : les passagers sont au bord de la crise de nerfs.

Et ce n'est que la partie émergée de l'iceberg. Les tensions (voire les ruptures) sont présentes sur l'ensemble du système et chacun des problèmes rencontrés par les compagnies aériennes et les aéroports vient amplifier les autres.

La pénurie de bagagistes et d'agents de sécurité ralentit l'enregistrement des passagers, ce qui provoque des retards. Et, faute d'agents de l'immigration et des douanes en nombre suffisant, les voyageurs doivent parfois attendre à bord de leur avion (un problème qui a touché 2 700 vols à Toronto en mai dernier), ce qui oblige les pilotes et le personnel de bord à faire des journées à rallonge et réduit le temps de maintenance. Pire encore, ces problèmes de sous-effectif et de manque de matériel s'aggravent au fil des semaines.



Un tas de bagages non triés à l'aéroport d'Heathrow à Londres, le 25 juin.

Fortes des aides publiques et des dispositifs de chômage partiel mis en place pendant la pandémie, les compagnies aériennes espéraient s'épargner ces galères ; à peine clouées au sol par la Covid-19, début 2020, elles avaient commencé de préparer le retour à la normale.

Cette année, à l'approche des vacances, en mal de chiffre d'affaires, elles ont fortement augmenté leurs capacités, mais une partie des mesures prises pour réduire la voilure en 2020 freinent le redémarrage. Dans un secteur où le recrutement est souvent synonyme de vérification des antécédents et de formation, parfois sur des simulateurs, les transporteurs ont du mal à trouver rapidement du personnel.

Pour lutter contre le fléau des retards, certains aéroports ont limité le nombre de passagers et de vols et certaines compagnies ont revu leurs ambitions à la baisse, mais les vacanciers, eux, n'ont pas décidé de moins prendre l'avion.

« Nous avons fait le maximum pour essayer de capter la part la plus importante possible de chiffre d'affaires potentiel, explique Ed Bastian, directeur général de Delta Air Lines. Nous avons été pris au dépourvu et je pense que nous ne sommes pas les seuls. »

Depuis, Delta a réduit le nombre de vols qu'elle propose, ce qui lui a permis de normaliser un fonctionnement miné par les retards et les annulations en mai et juin, mais ces mesures ont un coût. Selon des responsables, Delta n'envisage pas de proposer davantage de vols cette année, même si la demande reste solide.

De fait, aux Etats-Unis, le trafic aérien se porte plutôt bien cette année, même s'il reste inférieur au niveau d'avant-crise sanitaire. Les restrictions imposées aux voyageurs arrivant de l'étranger ont été levées et, même si l'essentiel des vols sont à l'heure, les perturbations sont beaucoup plus nombreuses que ces deux dernières années, mais aussi en comparaison avec la période qui a précédé la pandémie.

Entre le 1<sup>er</sup> juin et le 12 juillet, 52,9 % des vols en partance de l'aéroport Pearson de Toronto ont décollé avec du retard, selon FlightAware, le taux le plus élevé des aéroports ayant accueilli 1 000 vols ou plus. A titre de comparaison, les re-

tards ont touché 46,4 % des vols partant de Francfort, 42,8 % des vols partant de Paris-Charles de Gaulle et 40,2 % des vols partant de l'aéroport londonien d'Heathrow.

Toujours selon FlightAware, exception faite de la Chine où la politique zéro Covid complique la vie des compagnies aériennes, c'est l'aéroport de Newark qui a affiché le plus d'annulations entre le 1<sup>er</sup> juin et le 12 juillet : 7,8 % des départs, contre 4,5 % à la même période en 2019. A l'aéroport LaGuardia de New York, 7,2 % des vols avaient été annulés, un chiffre lui aussi supérieur à ce qu'il était en 2019.

Quand tout va bien, le monde du transport aérien ressemble à un ballet minutieusement orchestré, dans lequel passagers et bagages arrivent à l'aéroport, s'acheminent avec fluidité vers les avions, font un tour dans les nuages et poursuivent leur voyage.

Normalement, il y a assez de personnel pour éviter que les perturbations n'entravent tout le système. Mais le recrutement étant aussi compliqué dans les aéroports que dans les compagnies aériennes, la marge de manœuvre a disparu.

« Tout le monde se demande où [les salariés] ont bien pu passer, affirmait le mois dernier Tim Clark, le président d'Emirates Airline. Des centaines de millions de personnes ont disparu du marché du travail. »

Parmi les points qui posent problème figurent notamment le manque de bagagistes, la

durée de la formation pour les nouveaux pilotes ou ceux qui retournent travailler, les innombrables absences dues à la Covid-19 et la pénurie de contrôleurs aériens.

L'aéroport londonien d'Heathrow a été particulièrement pénalisé par les problèmes de main-d'œuvre ; la semaine dernière, il a fini par emboîter le pas de Gatwick, l'aéroport du sud de la capitale britannique, et Schipol, celui d'Amsterdam, et réduit son activité. Avant la crise sanitaire, Heathrow était le deuxième aéroport international en termes de trafic après Dubaï ; jusqu'au 11 septembre, il limitera à 100 000 par jour le nombre de passagers au départ, soit 4 000 de moins que prévu.

Son porte-parole a précisé que la fréquentation oscillait autour de 80 % à 85 % de son niveau d'avant pandémie, mais que les équipes chargées de travailler avec les compagnies aériennes ne fonctionnaient qu'à 70 % des effectifs. Ces dernières, qui s'occupent des bagagistes et du personnel au sol, ont aussi des problèmes de pénurie de main-d'œuvre, a précisé l'aéroport.

Swissport International, spécialiste des services aériens et de la gestion des bagages, propose actuellement quelque 17 000 postes, allant jusqu'à offrir une prime à l'embauche de 5 000 dollars dans certains aéroports américains. Au 30 juin, il manquait encore 1 800 salariés à son concurrent Menzies Aviation.

Ces emplois, qui sont souvent synonymes de travail sept jours

sur sept ou de nuit, suscitent moins de vocations que les postes à pourvoir dans d'autres secteurs. Les candidats potentiels sont aussi refroidis par les coupes claires intervenues ces deux dernières années et les retombées qu'un ralentissement économique pourrait avoir sur le secteur aérien, précise Philipp Joeinig, le directeur général de Menzies.

« On voit que les gens se posent la question, explique-t-il. Qu'ils se demandent ce qui se passera après l'été, ce qui se passera s'il y a une récession, s'ils auront toujours un emploi. »

Selon lui, ce qui ralentit aussi (et surtout) les embauches, c'est la vérification des antécédents indispensable dans les aéroports : le processus prend 60 jours en moyenne, et jusqu'à trois mois dans certains pays.

Particulièrement criante, la pénurie de bagagistes provoque une pagaille généralisée dans les valises, régulièrement perdues ou expédiées au mauvais endroit. Le 11 juillet, Delta a fait voler un Airbus A330 entre Heathrow et Detroit : aucun passager, mais un millier de bagages égarés.

De son côté, Icelandair a parfois dépêché ses bagagistes à Amsterdam parce qu'il n'y avait pas assez de personnel en terres néerlandaises. Un chargé de relation clientèle de la compagnie islandaise mandaté dans la capitale hollandaise pour trier les bagages a fini par affréter un avion mieux doté en espace de fret pour acheminer les valises perdues

jusqu'en Islande, raconte Sýlvía Kristín Ólafsdóttir, directrice de la relation clientèle.

« Il faut trouver des solutions créatives », résume-t-elle sobrement.

Il existe peu de données sur les bagages perdus, mais SITA, une société suisse qui gère un logiciel de suivi des valises utilisé par les compagnies aériennes, indique que les voyageurs ont signalé trois fois plus de problèmes entre janvier et mars de cette année qu'au cours de la même période en 2021. Entre avril et juin, les réclamations étaient cinq fois plus nombreuses qu'un an plus tôt, toujours selon SITA.

A cause de problèmes mécaniques, les bagages se sont récemment empilés à l'aéroport de Toronto et, en juin, une panne de tapis roulant a obligé celui d'Heathrow à stocker des milliers de valises qui n'avaient pas pu être acheminées jusqu'à leur propriétaire. Le volume était tel que des centaines d'entre elles ont fini dans un hall à côté du terminal, dont les capacités de stockage étaient saturées. Quand la pandémie a frappé en 2020, beaucoup de compagnies aériennes ont encouragé leurs pilotes à prendre leur retraite. Mais depuis le 1<sup>er</sup> janvier, c'est tout l'inverse : elles recrutent comme elles ne l'avaient jamais fait de leur histoire, selon FAPA. aero, un cabinet de conseil spécialisé dans la carrière des pilotes de ligne.

Quand ils intègrent une nouvelle compagnie, les pilotes doivent être formés... sauf qu'ils sont si nombreux qu'il

faut attendre longuement une place dans un simulateur ou une formation. Chez Delta, environ 1 600 pilotes étaient en formation le mois dernier, ce qui représente 10 % des effectifs, selon Ed Bastian.

Même chose chez Lufthansa, où des centaines de pilotes doivent encore être initiés aux spécificités des appareils de la compagnie allemande, chez qui plus d'un millier d'hôtesse de l'air et de stewards attendent que leur candidature soit validée, d'après le directeur général Carsten Spohr.

Sun Country, une compagnie low cost de Minneapolis, n'avait pas beaucoup réduit ses effectifs pendant la crise sanitaire parce que le fret représente une grande partie de son activité. Mais depuis le début de l'année, ses pilotes sont débauchés par de grandes compagnies qui ont besoin de bras.

Sun Country doit donc former des remplaçants, ce qui a allongé le délai entre le recrutement et le premier vol, passé de 75 jours à 115, raconte son directeur général Jude Bricker. « Il y a tout simplement trop de gens à gérer », résume-t-il.

Il explique que, jusque-là, il était assez facile pour une compagnie aérienne de savoir de combien de pilotes elle aurait besoin, donc de recruter et former en conséquence. « Aujourd'hui, c'est beaucoup plus compliqué », soupire-t-il.

Les maladies et les absences liées à la Covid-19 ne font qu'amplifier le problème. Euro-wings, filiale low cost de Lufthansa, a été contrainte

d'annuler un vol en partance d'Heathrow le 5 juillet dernier : un membre d'équipage était malade et la compagnie n'avait aucun remplaçant disponible, tous ceux dont elle dispose étant déjà mobilisés sur d'autres urgences.

A Melbourne, en Australie, environ 8 % des vols ont été annulés depuis début juin, selon des données préliminaires ; pour l'essentiel, des liaisons avec Sydney. « Le rebond de ces quatre derniers mois est incroyable et beaucoup de gens nous demandent pourquoi on ne s'y était pas préparés, raconte Jim Parashos, responsable de l'aérien de l'aéroport de Melbourne. Et on leur explique qu'on a eu six ou sept faux départs ces deux dernières années, entre la pandémie et les variants. »

Aux Etats-Unis et en Europe, certaines compagnies aériennes se plaignent aussi des pénuries de contrôleurs aériens, expliquant qu'elles entraînent des retards qui engorgent les aéroports. Au printemps, estimant que les problèmes de contrôle aérien avaient amplifié les perturbations causées par une tempête, elles se sont rapprochées de la Federal Aviation Administration (FAA), le gendarme de l'aviation civile américaine.

« Il y a plus de vols que le contrôle aérien ne peut en gérer avec son personnel actuel », s'est ainsi agacé Jon Roitman, responsable de United Airlines, dans un courrier adressé début juillet aux salariés.

La FAA a estimé que plusieurs facteurs avaient joué, notamment les effectifs des compagnies aériennes, et que l'essentiel des retards et des annulations n'étaient pas liés aux contrôleurs aériens.

Alaska Air a quelque peu réduit ses capacités estivales par

rapport à ce qu'elle prévoyait en début d'année. « Il faut faire beaucoup, beaucoup plus attention quand on prévoit des vols et bien vérifier que les équipes sont faites correctement, parce qu'il y a énormément de facteurs à prendre en compte en ce moment », ex-

plique Ben Minicucci, son directeur général. ■

*par Benjamin Katz Et Alison Sider (traduit à Partir De La Version*

---

*originale en anglais par Marion Issard)*

## ENCADRÉS DE L'ARTICLE

---

“ ***Dans un secteur où le recrutement est souvent synonyme de vérification des antécédents et de formation, parfois sur des simulateurs, les transporteurs ont du mal à trouver rapidement du personnel*** ”



**Document 3**Pages 26-24  
409 mots - ⌚ 2 min

FRANCE-MONDE

## Pourquoi une telle pagaille ?

287 394 mouvements d'avion recensés en France en juin : jamais, depuis 2019, une telle frénésie de voyages n'avait touché l'Hexagone, et plus généralement le continent européen. Une reprise dont se félicite évidemment Thomas Juin, président de l'Union des aéroports français, même si elle a pris de court l'ensemble du secteur : « Le nombre de passagers est plus élevé que ce qui avait été estimé et on a abordé cet été avec un sous-effectif de l'ordre de 15 à 20 % sur la plupart des métiers autour de l'exploitation d'un aéroport, notamment à cause des départs pendant la crise du Covid ». Conséquences : « des conditions dégradées », spécialement les jours de grands départs ou de grèves, mais pas d'annulations de vols demandées par les aéroports, contrairement à Londres ou à Amsterdam, se félicite-t-il.

### **62 % de retards et 3,1 % d'annulations à Roissy début juillet**

Pour Thomas Juin, « le plus problématique, ce sont les annulations de dernière minute

opérées par des compagnies aériennes, pour des raisons qui leur appartiennent, des problèmes d'effectifs, de grèves, etc. Il faut vraiment qu'en août elles stabilisent leur programme de vols ».

Sur les neuf premiers jours du mois de juillet, marqués par des incidents et des grèves en série, l'agence Bloomberg a recensé 62 % de vols retardés à Roissy (pour 3,1 % d'annulations) et 60 % à Nice (avec 3,4 % de vols annulés). Orly fait mieux avec 21 % de retards pour 1,2 % d'annulations et Marseille encore mieux avec un vol sur cinq en retard et un sur cinquante supprimé.

« Nous nous attendons à ce que les prochaines semaines de juillet et août continuent d'être difficiles pour les voyageurs », pronostique Tomasz Pawliszyn, le patron d'AirHelp, une société spécialisée dans la récupération d'indemnités de dédommagement aériennes en Europe. « En pleine période estivale, où le nombre de voyageurs est le plus élevé que les capacités de nombreux aéro-

ports, les vagues de chaleur sur tout le continent posent des problèmes opérationnels, et, presque chaque semaine, des grèves entraînent des perturbations supplémentaires », alerte-t-il.

Le patron des aéroports français, lui, se veut plus optimiste mais toujours prudent : en France, « les renforts arrivent. Par exemple, pour la police aux frontières, l'État a fait appel à des policiers réservistes. Normalement la situation va être plus simple à gérer, mais on regarde l'absentéisme lié au Covid comme le lait sur le feu... » ■



A Roissy le 1<sup>er</sup> juillet, la grève a donné lieu à une manifestation.  
Photo Sipa /AP/Thomas PADILLA

*par Antoine Barret*



## Document 4

Air Journal > Info pratique > Londres-Heathrow maintient jusqu'à fin octobre les limites de capacité

Info pratique | Actualité

# LONDRES-HEATHROW MAINTIENT JUSQU'À FIN OCTOBRE LES LIMITES DE CAPACITÉ

Publié le 16 août 2022 à 07h30 par *Thierry Blancmont*

0 commentaire



©David Parry/PA Wire via LHR Airports

L'aéroport de **Londres-Heathrow** a prolongé jusqu'au 29 octobre la limite de **100.000 passagers par jour au départ**, imposée le mois dernier aux compagnies aériennes faute de personnel pour gérer l'affluence

Mises en place mi-juillet, les limites de capacité dans le premier aéroport britannique seront prolongées au même niveau jusqu'au 29 octobre 2022, « pour permettre des trajets passagers plus fiables et résilients ». Une décision prise « après **consultation** avec les compagnies aériennes », assure le communiqué de Londres-Heathrow, sans mentionner la très publique mais brève dispute qui l'avait opposé à Emirates. Selon l'aéroport, depuis l'introduction de ce plafond de 100.000 passagers par jour au départ, les trajets des passagers « se sont **améliorés** avec moins d'annulations de dernière minute, une meilleure ponctualité et des temps d'attente plus courts pour les bagages ».

Pour soutenir les efforts visant à **rétablir la résilience** du système aéroportuaire, Heathrow a lancé la semaine dernière un « examen de l'assistance au sol » des compagnies aériennes, avec qui il travaillera – comme avec les prestataires de services au sol – pour « comprendre comment il peut débloquer plus de capacité dans cette partie critique de l'aéroport, lui permettant de répondre à la demande des passagers dans les mois et les années à venir ».

Ces limites de capacité feront l'objet d'un examen régulier, assure Heathrow, et **pourraient être levées plus tôt** « en cas de constatation durable d'une meilleure résilience et d'une augmentation significative des niveaux de ressources, notamment au sol chez certaines compagnies aériennes, qui reste une contrainte essentielle » pour la capacité. L'aéroport est un « écosystème complexe » où de nombreuses organisations doivent travailler en étroite collaboration. Heathrow encourage donc ses partenaires à « faire preuve de **transparence** dans le partage des données », en particulier sur le « recrutement de collègues supplémentaires », afin de pouvoir instaurer la confiance dans une suppression des limites de capacité « le plus rapidement possible ».

Ces mesures donnant « la priorité aux besoins des passagers » ont entraîné moins d'annulations de dernière minute, une meilleure ponctualité et des attentes plus courtes pour les bagages, souligne Heathrow. Plusieurs autres aéroports, dont Londres-Gatwick, Francfort et Amsterdam-Schiphol, ont également mis en place des limites de capacité équivalentes car « l'ensemble du secteur de l'aviation, à domicile et à l'étranger, est confronté à des défis similaires » ; Schiphol a d'ailleurs également prolongé son plafond jusqu'à fin octobre.

Selon le directeur commercial d'Heathrow Ross Baker, « *notre principale préoccupation est de garantir à nos passagers un service fiable lorsqu'ils voyagent. C'est pourquoi nous avons introduit des limites de capacité temporaires en juillet qui ont déjà amélioré les trajets pendant l'escapade estivale. Nous voulons supprimer le plafond dès que possible, mais nous ne pouvons le faire que lorsque nous sommes convaincus que toutes les personnes opérant à l'aéroport ont les ressources nécessaires pour fournir le service que nos passagers méritent* ».

## Le ciel européen bouleversé par la pénurie de main-d'œuvre, le trafic de Roissy fortement perturbé par une grève

**Le premier aéroport français est fortement perturbé en raison d'un mouvement social portant sur les niveaux de rémunération. Les pénuries de travailleurs continuent de perturber le Vieux Continent, en particulier au Royaume-Uni.**

C'est un mouvement social d'ampleur qui se prépare dans le ciel français. Environ un quart des vols prévus jeudi matin à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle ont été annulés en raison d'un mouvement de grève des personnels de l'aéroport, selon Aéroports de Paris (ADP). La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a demandé aux compagnies de réduire leur nombre de vols entre 7 heures et 14 heures. D'autres aéroports français vont suivre le mouvement, à l'heure où plusieurs plateformes européennes ont récemment été confrontées à d'énormes difficultés de gestion des voyageurs en raison d'un manque de personnel.

Air France, principale compagnie opérant sur le hub de Paris-Charles-de-Gaulle, a ainsi annoncé avoir annulé 85 vols courts et moyen-courriers jeudi pour répondre aux exigences de la DGAC. «Des changements d'horaire sur des vols long-courriers» sont également prévus, a complété la compagnie, en précisant que «les clients concernés seront contactés directement».

300 euros «sans condition, pour toutes et tous»

L'ensemble des syndicats de l'aéroport de Roissy (CGT, FO, CFDT, CFTC, CFE-CGC, Unsa et SUD) appellent tous les salariés de la plateforme à se mobiliser pour réclamer une hausse de salaire de 300 euros «sans condition, pour toutes et tous». «Malgré la reprise du trafic et les bénéfices engrangés, notre travail n'est pas rémunéré à sa juste valeur», s'indignent les syndicats dans un tract commun. «Tout augmente, sauf nos rémunérations», dénoncent-ils.

Pour FO, «le chaos subi depuis plusieurs semaines par les salariés travaillant sur les nombreuses plateformes aéroportuaires en France et en Europe est intolérable». Le syndicat estime à 15 000 le nombre d'emplois perdus en deux ans dans le secteur aérien en raison de la pandémie de Covid-19, ce qui aboutit à des «salariés pressurisés». Fin avril, le président d'ADP avait annoncé que 4 000 postes étaient à pourvoir sur les plateformes aéroportuaires d'Orly et Roissy, confrontées à de gros problèmes de recrutement.

Après deux ans de difficultés liées à la pandémie, le trafic aérien redémarre en effet à toute vitesse en Europe, retrouvant peu à peu ses niveaux de 2019. Les principaux dirigeants des entreprises

françaises de transport aérien prévoient une activité estivale très soutenue, mais craignent de voir cet engouement s'essouffler, car la forte hausse des coûts, notamment du carburant, devra être répercutée sur les prix des billets. Une répercussion de la guerre en Ukraine.

Quelque 70 millions de personnes ont voyagé par les airs au départ ou à l'arrivée de France l'année dernière, soit 39 % du niveau de 2019, selon la **DGAC**. Un léger mieux par rapport aux 30 % de 2020, quand l'émergence du coronavirus avait donné un coup d'arrêt brutal au secteur et ravagé ses entreprises. Mais cet été, les professionnels s'attendent à atteindre, voire à dépasser les niveaux d'avant-crise, même si sur l'ensemble de 2022, le secteur ne devrait retrouver que 80 à 90 % des voyageurs de 2019, toujours selon la **DGAC**.

### Le Royaume-Uni paralysé

Une reprise de la demande qui cause des perturbations dans de nombreux pays européens. Dans certains aéroports du Vieux Continent, le manque de personnel a déjà débouché sur d'énormes pagailles, comme à Amsterdam-Schiphol ou Francfort, où des vols ont dû être annulés ces dernières semaines en raison de pénuries de personnels au sol.

Des milliers de vacanciers ont par ailleurs été bloqués au Royaume-Uni au cours de la semaine dernière, au moment du jubilé de la reine Elizabeth, avec des centaines de vols annulés en raison de ces pénuries et de retards dans le contrôle du trafic aérien. «Je pense qu'il faudra douze à dix-huit mois au secteur de l'aviation pour récupérer complètement sa capacité», a prédit John Holland-Kaye, directeur général de l'aéroport d'Heathrow, auprès de Financial Times. Holland-Kaye a appelé le gouvernement à aider le secteur en assouplissant davantage les règles concernant les antécédents de sécurité et les vérifications des antécédents professionnels pour le nouveau personnel.

«Pour donner de la visibilité à nos clients dans les mois à venir, nous avons décidé il y a quelque temps de réduire notre calendrier de vols de 10 % [soit 8 000 allers-retours, ndlr] jusqu'à fin octobre à cause des difficultés» sur les ressources en personnel, explique de son côté un porte-parole de British Airways, qui assure que la compagnie mène actuellement «la plus grosse campagne de recrutement de son histoire».

Comme en France, les travailleurs du secteur se mobilisent également pour des hausses de salaires. Lundi, 500 salariés de British Airways ont par exemple commencé à voter sur l'organisation d'une grève à ce sujet, le syndicat Unite menaçant d'actions pendant les vacances estivales. Des difficultés outre-Manche qui s'ajoutent à celles du rail. Après un conflit social dans le métro londonien très suivi lundi, le Royaume-Uni s'apprête à vivre, à partir du 21 juin, la

plus grosse grève de son réseau ferré depuis trente ans, contre le gel des salaires et des suppressions de postes.



[https://www.liberation.fr/resizer/WvgCltfYrCpBixENNvPlnIGKbck=/1200x630/filters:format\(jpg\):quality\(70\):focal\(3184x2384:3194x2394\)/cloudfront-eu-central-1.images.arcpublishing.com/liberation/NX265-Q34ZNFTRCZ3UKXRVIKPEE.jpg](https://www.liberation.fr/resizer/WvgCltfYrCpBixENNvPlnIGKbck=/1200x630/filters:format(jpg):quality(70):focal(3184x2384:3194x2394)/cloudfront-eu-central-1.images.arcpublishing.com/liberation/NX265-Q34ZNFTRCZ3UKXRVIKPEE.jpg)

Des avions Air France dans le brouillard sur le tarmac de l'aéroport de Roissy-CDG. (Sandrine Marty/Hans Lucas. AFP)

*par Damien Dole*



**Document 6**

ACTUALITÉ

**Vacances 2022 : la galère des bagages perdus**  
**hantise et galère des voyageurs**

**C**est la hantise des voyageurs qui prennent l'avion : ne pas retrouver leurs bagages sur le tapis roulant une fois arrivés à destination. Une situation angoissante de nature à gâcher les vacances. Ce phénomène n'est, hélas, pas nouveau et nombre de voyageurs sur des vols long-courriers ont expérimenté des retards de bagages. Mais cette année, le phénomène semble être particulièrement important : une conséquence de la reprise du trafic aérien après deux années de pandémie de Covid-19, qui avaient singulièrement diminué le trafic aérien, mais aussi des récentes grèves des personnels des aéroports qui ont parfois semé le chaos dans les terminaux en France comme à l'étranger.

Face à la chute drastique du trafic au moment de la pandémie, nombre d'aéroports et de compagnies aériennes s'étaient, en effet, séparés d'une partie de leurs personnels. Des personnels qui font aujourd'hui cruellement défaut pour assurer correctement les voyages. Compagnies et aéroports tentent bien de recruter, mais sont démunis face aux milliers de postes à pourvoir. Les aéroports de Roissy et Orly par exemple, en mai dernier, voulaient recruter quelque 4 000 postes d'agents de sûreté, de techniciens ou d'ingénieurs. En attendant, la pénurie de

personnels est bel et bien là avec ses conséquences...

L'an passé, déjà, le taux de bagages perdus ou retardés avait grimpé de 24 % en une année dans le monde, soit environ 8,7 valises pour 1 000. 2022 s'annonce pire encore. Un rapport du ministère des transports américain a relevé que le taux de bagages enregistrés et ayant été temporairement égarés par les compagnies aériennes avait augmenté de 67 % en avril 2022 par rapport à l'an dernier... laissant entrevoir un été catastrophique. Aéroports et compagnies aériennes se renvoient d'ailleurs la balle pour savoir qui est responsable de ce fiasco mondial.

35 000 bagages bloqués à Paris début juillet

En France, début juillet, une grève d'ampleur dans les aéroports parisiens a grippé le système. « Depuis la crise du Covid, il y a pas mal de collègues qui ont été licenciés. On se retrouve à faire le travail de trois personnes », a expliqué au *Monde* Anissa Belabbas, régulatrice, salariée d'Alyzia (Groupe 3S) et représentante CGT. Les compagnies aériennes avaient dû annuler des dizaines de vols samedi 2 juillet, à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. La veille, des milliers de passagers avaient embarqué... sans leurs bagages en soute. Les Aéro-

ports de Paris (ADP) avaient alors compté que 50 % des passagers avaient décollé sans leurs valises (sur 15 vols). Pour couronner ces difficultés, des bagages étaient restés coincés sur le tarmac en raison de deux pannes techniques : l'une affectant le « centre de tri de bagages au démarrage de l'exploitation », l'autre, « informatique », touchant plusieurs compagnies aériennes. Le 7 juillet, 35 000 bagages étaient ainsi restés bloqués à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, où quelque 220 000 bagages sont triés tous les jours dans 17 trieurs.

Deux semaines plus tard, certains bagages n'étaient toujours pas restitués à leurs propriétaires... Interrogé par BFMTV, le représentant Force Ouvrière d'ADP, Emmanuel Duchemin-Humbert, avait indiqué qu'il y a « probablement des bagages qui sont perdus définitivement », ajoutant qu'il « n'y a pas de solution dans l'immédiat ».

L'épisode des bagages non distribués lors de la grève est « catastrophique » pour l'image de l'aéroport parisien, avait affirmé le 12 juillet le PDG du Groupe ADP, Augustin de Romanet, qui avait présenté ses « excuses » aux voyageurs. Le ministre délégué aux Transports Clément Beaune avait, lui, promis « un effort de mobilisation jour et nuit pour que

chacun puisse retrouver les meilleures conditions de voyage. »

Dans d'autres aéroports européens, on a pris des décisions radicales pour éviter les engorgements. Ainsi l'aéroport de Londres-Heathrow a décidé de plafonner le nombre de voyageurs accueillis quotidiennement à 10 000 jusqu'au mois de septembre. L'aéroport d'Amsterdam-Schipol avait décidé mi-juin un nombre maximum de voyageurs par jour et celui de Francfort de réduire les rotations horaires durant l'été...

N'arrivez pas trop tôt à l'aéroport

En attendant, ceux qui veulent quand même prendre l'avion cet été suivront le conseil du PDG d'ADP : ne pas arriver trop tôt ! Pour un vol international, il faut arriver « environ 3 heures avant » le décollage, « pas plus de deux heures » avant un vol dans la zone Schenghen et « une heure, une heure et demie » pour un vol intérieur.

La raison ? Quand « les passagers viennent très tôt, les bagages ne peuvent pas être mis dans les trieurs, ils sont mis

dans ce qu'on appelle des stockeurs », qui peuvent gérer 5 000 bagages. « Or en ce moment nous en avons parfois 50 000. Donc vous avez une espèce d'embouteillage de bagages qui créent des désordres », avait expliqué Augustin de Romanet le 12 juillet... On comprend mieux pourquoi certains voyageurs ne veulent plus entendre parler de bagages en soute et font tout pour ne voyager - léger - qu'avec des bagages cabines.

Philippe Rioux

aéroports ■

## ENCADRÉS DE L'ARTICLE

---



**Document 7**

PRÈS DE CHEZ VOUS—VAL-D-OISE

95|ROISSY-CHARLES DE-GAULLE LE TRAFIC AÉRIEN A REPRIS, MAIS LES AGENTS CHARGÉS DE VÉRIFIER LES PASSEPORTS NE SONT PLUS QU'UNE CENTAINE, CONTRE 200 AVANT LA CRISE SANITAIRE.

## La police aux frontières cherche des renforts

Alors qu'ils étaient 200 avant la crise sanitaire, ils ne sont plus qu'une centaine de policiers adjoints à l'aéroport. Face à la reprise du trafic, les opérations de recrutement repartent. Le métier, accessible aux moins de 30 ans, leur donne une première expérience et un accès facilité au concours de gardien de la paix en interne.

**J**ulie Oagnol

Soha, 23 ans, se voit déjà dans son « aubette », ces guichets où les agents de la police aux frontières (PAF) contrôlent les passeports. La jeune femme, titulaire d'un Bac pro commerce, a décidé de se réorienter vers le métier de policière mais pas n'importe où : elle compte exercer à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Elle a assisté, mercredi, à une réunion d'information organisée par la Mission locale Val-d'Oise Est, à la Cité des métiers du Grand Roissy.

Plus d'une cinquantaine de postes de policiers adjoints (ex-adjoints de sécurité ou ADS) sont à pourvoir à la PAF de Roissy. Les candidats peuvent s'inscrire jusqu'au lundi 1<sup>er</sup> août pour une entrée en école de police fin novembre s'ils sont sélectionnés. Ils seront chargés « d'assister les fonctionnaires de police dans l'exercice des missions de prévention et de répression de la délinquance, de surveillance générale et d'assistance aux victimes ». « Mes collègues ressentent beaucoup le manque d'effectifs cet été »,

reconnaît un major de la PAF lors de la réunion.

### Le personnel manque partout à l'aéroport

« On avait jusqu'à 200 policiers adjoints avant le Covid. Ils ne sont actuellement que 110. On pourrait idéalement remonter les effectifs jusqu'à 200. Nous n'avons pas renvoyé ces policiers chez eux mais il n'y a pas eu de processus de recrutement durant la crise sanitaire. Désormais on revient à un niveau de trafic comparable à 2019. Nous anticipons sur la réouverture du terminal 1 en fin d'année et il y a toujours le souci de fluidifier le trafic des passagers », explique Émilie Templier, cheffe du bureau des ressources humaines à la PAF Roissy - Le Bourget.

Début juillet, Roissy a connu la perte de milliers de bagages et des files d'attente suite à un manque de personnels sur l'ensemble de l'aéroport. « En termes de Police aux frontières, nous avons 15 % d'effectifs ne moins par rap-

port à 2019. Tous les postes d'inspection-filtrage ne sont pas pourvus bien que nous ayons passé commande d'un volume équivalent à 2019. Nous avons quelques difficultés d'effectifs mais les recrutements ont été bon train », indiquait Augustin de Romanet, le PDG du Groupe ADP, sur RMC le 12 juillet.

Mais Émilie Templier l'assure : « Cette session de recrutement n'a rien à voir avec les incidents du début de l'été, liés à tout un tas de paramètres. Le ministère de l'Intérieur en organisait déjà trois à quatre fois par an et ces campagnes reprennent à la rentrée. »

De son côté, Soha considère que « travailler à l'aéroport est plus intéressant que dans un commissariat. On rencontre toute la journée des personnes d'origine étrangère et ce n'est pas routinier. L'ambiance de l'aéroport est toujours agréable. Les conditions de travail me semblent meilleures. On a affaire à des vacanciers, qui sont dans l'optique de profiter. On ne reçoit pas uniquement des gens qui viennent de se faire voler leur téléphone. »

## Des recrutements à 1 400 € net par mois

Embauchés comme contractuels pour une durée de trois ans renouvelable une fois, ils seront rémunérés 1 400 € net par mois. Ils bénéficieront d'une formation de quatre mois et de deux semaines de stage d'adaptation dans leur service. Parmi les conditions d'accès : avoir entre 18 et 30 ans, être de nationalité française, avoir un casier judiciaire vierge, être apte au travail de nuit et au port d'arme... Le bac n'est pas requis.

Titulaire d'un BTS, Salima, 24 ans, habitante de Goussainville, faisait partie des nombreuses femmes parmi les trente candidats présents. Celle qui a travaillé en tant que manager dans la restauration à Roissy-Charles de Gaulle envisage de passer « de l'autre côté ». « L'aéroport est à côté

de chez moi, il est bien desservi. Cela me permettrait de m'améliorer en anglais », positive-t-elle. « Le policier adjoint acquiert la réglementation transfrontière et les langues, des compétences recherchées. L'aéroport est un univers à part, l'aviation est attractive », met en valeur Émilie Tempplier.

Après une année de contrat, le policier adjoint peut se présenter pour le concours spécifique de gardien de la paix en interne. Salima se présente avec cet objectif. « Je suis en attente d'une date pour le passer en externe prochainement. Si je le rate, j'envisage l'option de policier adjoint pour être sur le terrain pendant un an. Cela me ferait une expérience », observe-t-elle.

Pamela, ancienne policière adjointe, est d'ailleurs venue témoigner de cette expérience. Elle a exercé un an comme po-

licier adjoint avant de réussir le concours de gardien de la paix en interne. « J'étais frustrée de ne pas pouvoir en faire autant qu'eux. La chance qu'on a à Roissy, c'est d'avoir un bureau de formation pour passer le concours », vante-t-elle. S'ils n'ont pas le concours, les policiers adjoints obtiennent au bout des six ans un certificat des métiers de la sécurité intérieure qui leur permet d'exercer dans les entreprises de sécurité de Roissy. ■



Tremblay-en-France (Seine-Saint-Denis), ce mercredi. Trente personnes étaient inscrites à cette réunion d'information autour du métier de policier adjoint à la PAF de Roissy.





## Document 8

ENTREPRISES

### Les low cost en proie aux grèves à répétition

*Air France évite pour l'instant ces mouvements en traitant mieux son personnel que les compagnies à bas coûts.*

**transport** La colère monte chez les employés du transport aérien. Partout en Europe, les appels à cesser le travail se succèdent. Ce mouvement de protestation touche surtout les compagnies low cost réputées pour leur rudesse avec le personnel.



« Ryanair, les bas salaires simplifiés », scandent les employées de la compagnie, à l'aéroport de Barcelone, vendredi.

Chez Ryanair, une grève paneuropéenne a débuté ce vendredi. Elle s'étend jusqu'au 26 juin pour les salariés en Espagne et en Belgique, le 25 et 26 juin pour ceux en France et se limite au 25 juin en Italie. Chez easyJet, les stewards et hôtesses de l'air en Espagne menacent de lancer un mouvement social de neuf jours en juillet. Et de plus petits opérateurs comme Volotea ou Vueling font aussi face à des débrayages ces dernières semaines. La raison de ce mal-être ? Les employés du secteur vivent un mauvais rêve ; au plus fort de la pandémie, les low cost ont licencié à tour de bras : easyJet s'est séparé de 4 500 salariés, soit 30 % de ses

effectifs ; Wizzair de 1 000 personnes, c'est-à-dire 20 % de son personnel. Chez Ryanair, les pilotes ont accepté une baisse de salaire de 20 %.

Or, alors que le trafic reprend fortement, ces transporteurs n'ont pas assez recruté. « Les salariés qui sont restés sont maintenant hyper sollicités. Ils n'ont pas l'impression d'être récompensés des efforts fournis », estime Marc Durance, spécialiste du transport aérien chez le cabinet Idefi. « La compagnie a sous-estimé les prévisions de redémarrage. Nous en subissons les conséquences », abonde Miguel Galan, secrétaire général de l'USO, un des syndicats d'easyJet Espagne.

Les conséquences pour les navigants et les personnels au sol dans les aéroports : des horaires à rallonge, des plannings chamboulés au dernier moment et des clients furieux à cause d'un service médiocre. Les syndicats espagnols de Ryanair estiment que les salariés de la low cost sont traités comme des « travailleurs de troisième zone ». Si les employés se mettent en grève, c'est d'abord pour améliorer leurs conditions de travail. Il y a quelques semaines, les stewards et hôtesses de l'air devaient payer leur bouteille d'eau s'ils avaient soif à bord.

La menace d'une grève leur a permis d'obtenir une demi-bouteille gratuite.

La mobilisation a aussi pour objectif la revalorisation de salaires très bas qui posent problème dans un contexte d'inflation galopante. Chez Ryanair France, une hôtesses de l'air gagne à peine le smic. À easyJet Espagne, le salaire de base pour le même poste se situe à 950 euros mensuels. Face à ces appels à cesser le travail, Mickael O'Leary minore le phénomène. « La plupart des vols continueront à être assurés, même si un syndicat de "Mickey" fait grève en Espagne », affirmait récemment le patron de Ryanair. « Moins de 2 % de nos 3 000 vols du vendredi 24 juin ont été affectés par des grèves, principalement limitées à des perturbations mineures en Belgique », confirmait la compagnie vendredi. Reste que ces grèves ne sont pas une bonne publicité pour ces transporteurs qui ont besoin de recruter.

**«La plupart des vols continueront à être assurés, même si un syndicat de "Mickey" fait grève en Espagne»**  
MICHAEL O'LEARY, PATRON DE RYANAIR

En comparaison, une compagnie généraliste comme Air

France, souvent pointée du doigt pour ses conflits sociaux à répétition, fait figure de bon élève. Pour l'instant, seul un syndicat minoritaire de pilotes a émis un appel à la grève, pour ce samedi chez Transavia, la low cost du groupe. « *Il n'y aura aucun impact sur ses vols* », affirme la compagnie.

Si le groupe tricolore tire mieux son épingle du jeu, c'est

qu'il a profité des dispositifs mis en place par l'État pour faire le dos rond pendant la crise. L'activité partielle de longue durée (APLD) lui a permis de moins réduire ses effectifs que les low cost. Et si le groupe s'est séparé de 7 500 salariés, c'était sur la base du volontariat. De plus, les salaires des hôtesses de l'air sont au-delà des minima. Enfin, l'entreprise a relancé les recru-

tements de pilotes dès l'automne 2021. Depuis, elle en a intégré 280 alors que 367 étaient partis en 2020 de façon volontaire. Cette agilité permettra-t-elle à l'opérateur tricolore de passer l'été sans conflit social majeur ? Les prochaines semaines le diront. |■

par Jean-Yves Guérin @jyguerin

## ENCADRÉS DE L'ARTICLE

---

### Les cheminots prêts à cesser le travail le 6 juillet pour gagner plus

**Le trafic ferroviaire risque de connaître un coup d'arrêt le 6 juillet. Trois syndicats sur les quatre représentatifs à la SNCF (CGT, Sud, et CFDT) appellent à la grève ce jour-là. À la veille des grands départs en vacances.**

**Dans un contexte d'ouverture à la concurrence qui inquiète les cheminots, c'est surtout la question des salaires qui motive ce mouvement. Alors que l'inflation explose, les syndicats souhaiteraient une revalorisation des rémunérations. D'autant plus que les ventes de billets sont bonnes. « *On a une activité qui va bien mais quelle est la part de redistribution dans tout ça ?* », interroge Thomas Cavel, secrétaire général de la CFDT-Cheminots. j.-y. g.**





## **Document 9**

### COMMUNIQUÉ

N° : 40

## Le fort trafic de passagers se maintient en juin

4 août 2022 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses données sur le trafic de passagers en juin 2022, qui indiquent que la reprise des voyages aériens demeure vigoureuse.

**Note : nous revenons aux comparaisons d'une année sur l'autre, plutôt que les comparaisons avec la période équivalente de 2019, sauf indication contraire. En raison du trafic moindre en 2021, certains marchés vont afficher des taux de croissance en glissement annuel très élevés, même si la taille de ces marchés demeure considérablement inférieure à ce qu'elle était en 2019.**

- **Le trafic total** en juin 2022 (mesuré en kilomètres-passagers payants, ou RPK) était en hausse de 76,2 % par rapport à juin 2021, alimenté principalement par la reprise continue du trafic international. À l'échelle mondiale, le trafic atteint maintenant 70,8 % de ce qu'il était avant la crise.
- **Le trafic intérieur** en juin 2022 était en hausse de 5,2 % comparativement à juin 2021. Des améliorations importantes dans la plupart des marchés, combinées à certains assouplissements des restrictions liées au variant Omicron dans le marché intérieur chinois, ont contribué à ces résultats. Le trafic intérieur total en juin 2022 représentait 81,4 % de ce qu'il était en juin 2019.
- **Le trafic international** a augmenté de 229,5 % par rapport à juin 2021. La levée des restrictions de voyages dans la majeure partie de la région Asie-Pacifique contribue à la reprise. Le nombre de RPK internationaux en juin 2022 a atteint 65,0 % du niveau de juin 2019.

« La demande de voyages aériens demeure forte. Après deux années de confinement et de restrictions frontalières, les gens profitent de la liberté de voyager autant qu'ils le peuvent », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

## Détails des marchés de passagers – Juin 2022

	Part mondiale <sup>1</sup>	Juin 2022 (% en glissement annuel)			
		RPK	ASK	PLF (pt de %) <sup>2</sup>	PLF (niveau) <sup>3</sup>
<b>MARCHÉ TOTAL</b>	<b>100,0 %</b>	<b>76,2 %</b>	<b>48,5 %</b>	<b>12,9 %</b>	<b>82,4 %</b>
Afrique	1,9 %	97,1 %	62,0 %	13,2 %	74,3 %
Asie-Pacifique	27,5 %	33,7 %	18,9 %	8,1 %	72,9 %
Europe	25,0 %	155,1 %	96,1 %	19,9 %	86,0 %
Amérique latine	6,5 %	74,0 %	67,2 %	3,2 %	81,7 %
Moyen-Orient	6,6 %	216,8 %	89,3 %	31,1 %	77,2 %
Amérique du Nord	32,6 %	39,2 %	26,4 %	8,2 %	89,1 %

<sup>1</sup> % des RPK mondiaux de l'industrie en 2021    <sup>2</sup> Variation annuelle du coefficient d'occupation    <sup>3</sup> Niveau du coefficient d'occupation

## Marchés de passagers internationaux

**Les transporteurs d'Asie-Pacifique** ont connu une augmentation de trafic de 492,0 % en juin, par rapport à juin 2021. La capacité a augmenté de 138,9 % et le coefficient d'occupation des sièges a gagné 45,8 points de pourcentage pour s'établir à 76,7 %. La région est maintenant relativement ouverte aux visiteurs étrangers et au tourisme, ce qui favorise la reprise.

**Les transporteurs d'Europe** ont enregistré en juin une augmentation de trafic de 234,4 % par rapport à juin 2021. La capacité a augmenté de 134,5 % et le coefficient d'occupation a gagné 25,8 points de pourcentage pour atteindre 86,3 %. Le trafic international à l'intérieur de l'Europe est supérieur à ce qu'il était avant la crise en chiffres désaisonnalisés.

**Les transporteurs du Moyen-Orient** affichent une hausse de trafic de 246,5 % en juin, comparativement à juin 2021. La capacité durant cette période a augmenté de 102,4 % par rapport à la même période de l'année précédente et le coefficient d'occupation a gagné 32,4 points de pourcentage pour s'établir à 78,0 %.

**Les transporteurs d'Amérique du Nord** ont connu une hausse de trafic de 168,9 % en juin, par rapport à juin 2021. La capacité a augmenté de 95,0 % et le coefficient

d'occupation a gagné 24,1 points de pourcentage pour atteindre 87,7 %, le taux le plus élevé parmi toutes les régions.

**Les transporteurs d'Amérique latine** ont enregistré en juin une augmentation de trafic de 136,6 % par rapport à juin 2021. La capacité a augmenté de 107,4 % et le coefficient d'occupation a gagné 10,3 points de pourcentage pour s'établir à 83,3 %. Après avoir occupé le premier rang durant 20 mois consécutif pour le coefficient d'occupation des sièges, l'Amérique latine est arrivée en troisième place en juin.

**Les transporteurs d'Afrique** ont connu une augmentation des RPK de 103,6 % en juin, comparativement à l'année précédente. La capacité en juin 2022 était en hausse de 61,9 % et le coefficient d'occupation des sièges gagnait 15,2 points de pourcentage pour s'établir à 74,2 %. C'est le taux le plus faible parmi toutes les régions. Le trafic international entre l'Afrique et les régions voisines approche le niveau d'avant la pandémie.

## Marchés de passagers intérieurs

### Détails des marchés de passagers – Juin 2022

	Part mondiale <sup>1</sup>	Juin 2022 (% en glissement annuel)			
		RPK	ASK	PLF (pt de %) <sup>2</sup>	PLF (niveau) <sup>3</sup>
Intérieur	62,3 %	5,2 %	2,3 %	2,2 %	81,1 %
Australie (int.)	0,8 %	78,6 %	43,5 %	15,9 %	80,8 %
Brésil (int.)	1,9 %	37,6 %	47,3 %	-5,4 %	75,4 %
Chine (int.)	17,8 %	-45,0 %	-37,6 %	-8,9 %	65,9 %
Inde (int.)	2,2 %	264,4 %	179,8 %	19,0 %	81,8 %
Japon (int.)	1,1 %	146,4 %	79,7 %	15,7 %	58,2 %
États-Unis (int.)	25,6 %	8,7 %	4,1 %	3,9 %	89,8 %

<sup>1</sup> % des RPK de l'industrie en 2021    <sup>2</sup> Variation annuelle du coefficient d'occupation    <sup>3</sup> Niveau du coefficient d'occupation

**En Chine**, le nombre de RPK intérieurs a chuté de 45,0 % en juin, en glissement annuel. Cependant, il s'agit d'une amélioration considérable par rapport aux résultats du mois de mai, en raison de l'assouplissement des mesures de confinement.

**Au Japon**, le trafic intérieur était en hausse de 146,4 % en juin, par rapport à juin 2021.

## Aperçu des marchés de passagers aériens – Juin 2022

	Part mondiale <sup>1</sup>	Juin 2022 (changement en % par rapport au même mois de 2019)			
		RPK	ASK	PLF (pt de %) <sup>2</sup>	PLF (niveau) <sup>3</sup>
<b>Marché total</b>	<b>100,0 %</b>	<b>-29,2 %</b>	<b>-27,5 %</b>	<b>-2,0 %</b>	<b>82,4 %</b>
International	37,7 %	-35,0 %	-34,8 %	-0,3 %	83,4 %
Intérieur	62,3 %	-18,6 %	-13,9 %	-4,6 %	81,1 %

<sup>1</sup> % des RPK de l'industrie en 2021    <sup>2</sup> Variation du coefficient d'occupation par rapport au même mois de 2019    <sup>3</sup> Niveau du coefficient d'occupation

### Le bilan

« Maintenant que la saison des voyages d'été dans l'hémisphère Nord est en cours, les prévisions voulant que la levée des restrictions de voyage libère une demande latente torrentielle se confirment. En même temps, il est difficile de répondre à cette demande et cette situation va persister. Raison de plus pour demeurer flexibles quant aux règles d'utilisation des créneaux. L'intention de la Commission européenne de retourner à l'ancienne règle du 80-20 est prématurée.

On n'a qu'à observer les problèmes qu'éprouvent les compagnies aériennes et leurs passagers dans certains aéroports pivots. Ces aéroports sont incapables de soutenir leur capacité déclarée même avec le seuil actuel de 64 % d'utilisation des créneaux et ils ont prolongé leurs plafonds de passagers jusqu'à la fin octobre. La souplesse demeure essentielle pour assurer la reprise.

En plafonnant le nombre de passagers, les aéroports empêchent les compagnies aériennes de profiter de la forte demande. L'aéroport Heathrow a tenté de rejeter sur les compagnies aériennes la responsabilité des perturbations. Toutefois, les données sur les niveaux de service pour les six premiers mois de cette année indiquent qu'ils ont misérablement échoué à fournir les services de base et raté leur cible de services de sûreté des passagers par 14,3 points, ce qui est massif. Les données pour juin n'ont pas encore été publiées, mais on s'attend à ce qu'elles indiquent le plus faible niveau de service de l'aéroport depuis qu'on les enregistre », ajoute M. Walsh.

[Voir l'analyse complète des marchés de passagers aériens pour juin 2022 \(PDF\)](#)

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 290 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.

- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <https://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- Les statistiques sont compilées par IATA Economics en recueillant les données transmises par les compagnies aériennes, complétées par des évaluations, y compris l'utilisation des données de FlightRadar24 fournies sous licence.
- Toutes les données sont provisoires et reflètent l'information disponible au moment de la publication, et des estimations pour les données manquantes. Les statistiques antérieures pourraient être révisées.
- Les RPK intérieurs représentent environ 62,4 % du marché total. Les 7 marchés intérieurs mentionnés dans ce rapport représentaient 53,9 % des RPK mondiaux en 2021.
- Explication des mesures :
  - RPK : kilomètres-passagers payants – mesure du trafic réel de passagers.
  - ASK : sièges-kilomètres offerts – mesure de la capacité des transporteurs.
  - PLF : coefficient d'occupation des sièges – le pourcentage d'ASK utilisé.
- Les statistiques de l'IATA portent sur le trafic aérien régulier international et intérieur des transporteurs membres et non membres de l'IATA.
- En 2021, les parts de marché du trafic total de passagers, exprimées en RPK, étaient réparties entre les régions comme suit : Asie-Pacifique, 27,5 % ; Europe, 25,0 % ; Amérique du Nord, 32,6 % ; Moyen-Orient, 6,6 % ; Amérique latine, 6,5 % ; Afrique, 1,9 %.

## Document 10

# **Interview de Thomas Juin, Président de l'Union des Aéroports Français et Francophones Associés.**

*Gate 7*

**Paris le 21 juin 2022 - Alors que la saison d'été débute en force, Gate7 a rencontré Thomas Juin Président de l'Union des Aéroports Français pour faire le point sur la situation des aéroports face à la reprise.**



Thomas Juin Président de l'UAF&FA

**Gate7 : Pouvez-vous nous présenter l'Union des Aéroports Français et Francophones Associés ?**

**Thomas Juin : L'UAF&FA est un syndicat professionnel qui représente tous les aéroports français quelle que soit leur taille et leur spécialité. Il porte leurs préoccupations auprès des pouvoirs publics et joue un rôle d'animation du réseau afin de partager les réflexions et expériences entre aéroports. Il propose également une assistance à ses adhérents grâce à une équipe d'experts basée à Paris.**

**Il regroupe également des aéroports francophones très variés tels que Genève Montréal, Casablanca ou encore Abidjan afin de réaliser des partages de bonnes pratiques et des benchmarks**

**Gate7 : Comment se passe la reprise ?**

**Thomas Juin : Nous constatons globalement une réelle reprise depuis le printemps 2022. C'est la première fois depuis l'été 2019 que nous bénéficions d'une saison printemps/été complète car les restrictions ont été levées. Les destinations domestiques, européennes et méditerranéennes sont de nouveau toutes**

accessibles. La reprise est encore plus forte sur les plateformes ou la clientèle loisirs et les low-costs sont très présentes. L'aéroport de Beauvais, par exemple, est déjà au-dessus de son niveau d'avant crise. La demande est très forte sur la clientèle loisirs et affinitaire.

Nous avons en revanche de réelles inquiétudes sur la rentrée de septembre où ces clientèles sont traditionnellement moins présentes. De plus la situation en Ukraine et ses impacts, l'évolution du télétravail, la hausse inévitable du prix des billets d'avion, l'inflation et les inquiétudes sur le pouvoir d'achat des consommateurs sont autant de facteurs qui pourraient pénaliser le secteur.

C'est pourquoi à ce stade l'UAF maintient ses prévisions d'un trafic compris entre 70 et 80 % de celui de 2019 avec des variations suivant les aéroports.



**Gate7 : De nombreux aéroports, partout en Europe, connaissent des difficultés liées à l'affluence des passagers et au manque de personnel. Cette situation vous inquiète-t-elle pour les mois de juillet-août ?**

**Thomas Juin:** Il y a deux aspects. Tout d'abord celui des effectifs de l'exploitation aéroportuaire. Les métiers d'agent de sûreté et d'assistance en escale sont en sous effectifs. Il manque entre 15 et 20 % des effectifs et la situation est tendue. Cela contribue à une dégradation de l'expérience passagers avec des rallongements des délais d'attente les jours de grand départ. Le week-end de l'ascension très chargé a été une journée test et nous avons constaté un allongement des délais de 20 à 30 minutes. Ce n'est, bien sûr, pas satisfaisant mais nous sommes loin du chaos que d'autres aéroports européens ont connu et qui a entraîné l'annulation de nombreux vols. C'est principalement dû au dispositif de l'activité partielle adoptée en France lors de la crise de la COVID-19 qui a permis de conserver plus de personnel compétent que par exemple au Royaume Uni où les licenciements ont été nombreux en raison de la pandémie.

Revenir à un nombre suffisant de salariés prend du temps. Il faut tenir compte, par exemple pour la sûreté aéroportuaire, des délais de formation et ceux de l'obtention des agréments entre le recrutement du salarié et sa prise de fonction.

Les aéroports ont des difficultés aujourd'hui à recruter en raison notamment des spécificités de notre secteur (horaires décalés, ouverture le week-end et les jours

fériés, les temps de trajets domicile travail...). Nous engageons actuellement des réflexions pour améliorer l'attractivité des métiers aéroportuaires.. Je reste confiant dans la durée sur la capacité des aéroports à absorber le trafic sans arriver à des situations de blocage.

Le deuxième aspect est celui de la Police aux frontières. Une partie des effectifs a été redéployée vers d'autres missions durant la crise de la COVID-19 et n'est pas revenue ce qui crée des goulots d'étranglement aux frontières. C'est un sujet sur lequel nous avons de nombreux échanges avec le ministère de l'intérieur. Nous devons également anticiper la mise en place d'ici à quelques mois du dispositif européen EES qui vise à renforcer les contrôles aux frontières extérieures de l'Europe pour les ressortissants des pays-tiers et qui va se traduire par des contrôles plus longs. Cela pourrait être par conséquent compliqué sur nos plateformes en l'absence d'effectifs supplémentaires de gardes-frontières. L'EES concerne tout le trafic hors Europe, y compris les passagers en provenance du Royaume Uni.



Terminal 2 aéroport de Nice

### **Gate 7 : Quels sont les grands défis auxquels les aéroports doivent faire face ?**

**Thomas Juin :** Les deux principaux défis sont ceux de la qualité de service et du développement durable. La qualité de service, l'expérience passagers, et les temps d'attente doivent être améliorés. La France va accueillir les Jeux Olympiques en 2024 et des millions de visiteurs supplémentaires sont attendus et cela constitue un vrai défi. Les aéroports français ont pratiquement tous intégré la démarche ACA - Airport Carbon Accreditation – et se sont engagés à réduire de façon volontaire leurs émissions de CO<sub>2</sub> afin d'attendre une neutralité carbone compensée en 2030 et une situation « net carbone » en 2050.

Bien entendu c'est tout l'écosystème du transport aérien qui est concerné et la problématique des émissions de CO<sub>2</sub> ne concerne pas que les activités au sol des aéroports qui ne représentent qu'une faible part de l'ensemble. Il est important que tous les acteurs du transport aérien aient des ambitions et des priorités fortes en matière de décarbonation. Aujourd'hui le principal levier de décarbonation est l'utilisation de SAF (carburant durable) avec, pour respecter les accords de Paris, la nécessité d'arriver à un taux d'utilisation de SAF de 10 % en 2030 dans les réservoirs des avions. La volonté des acteurs du secteur est là mais le risque, pour le transport aérien, est de ne pouvoir se procurer dans un proche avenir des SAF en quantité suffisante.

Les véritables ruptures technologiques (motorisations hybride, électrique ou à hydrogène) concerneront d'abord l'aviation régionale et les avions de petite capacité. Les nouvelles mobilités hybrides ou électriques permettront le développement de la mobilité aérienne sur la courte distance et ouvrent des perspectives pour les petites plateformes.

Ce ne sont pas les seuls défis pour les aéroports français. L'augmentation des prix de l'énergie et son impact sur le prix des billets, en est un autre, redoutable, si l'on veut que le transport aérien reste accessible au plus grand nombre.



**La compétitivité entre aéroports européens est également un sujet important si l'on ne veut pas voir les compagnies aériennes, notamment low-cost, se détourner du marché français et ouvrir des liaisons sur des aéroports étrangers moins chers. Cela suppose à l'avenir de veiller tout particulièrement à ce que la fiscalité française pesant sur le transport aérien ne soit pas en décalage par rapport à celle de nos voisins (Espagne, Italie, Portugal) L'UAF sera très attentive également à ce que les recettes des taxes touchant l'aérien puissent bien servir au financement de la décarbonation du secteur et ne soient pas utilisées pour financer d'autres secteurs.**

**propos recueillis par Christophe Chouleur pour Gate 7**



## Document 11

ENTREPRISES—AERIEN

### Air France : augmentation de 5 % pour tous les salariés

La direction d'Air France a aussi décidé d'accorder une prime de 1.000 euros à tous les salariés.

Après deux années de gel des rémunérations, les quelque 38.000 salariés d'Air France renouent avec les joies simples des augmentations de salaire. Face à une inflation galopante et une grogne sociale généralisée, la direction d'Air France a décidé, sans trop se faire prier, d'accorder une augmentation générale de 5 %, assortie d'une prime de 1.000 euros.

La prime de 1.000 euros, qui s'inscrit dans le dispositif de la nouvelle prime Macron, sera versée dès le mois d'octobre. Quant à l'augmentation de salaire, elle se déroulera en plusieurs temps, avec un premier relèvement de 2 % en novembre, suivi par une deuxième hausse de 2,5 % en février 2023 et un engagement de hausse d'au moins 0,5 % dans le cadre des négociations annuelles obligatoires (NAO) qui se tiendront en mai. Le coût annuel de cette hausse des salaires serait de l'ordre de 180 millions d'euros.

### Préserver la paix sociale

De quoi préserver la paix sociale qui a permis à Air France de profiter davantage que ses principaux concurrents du rebond du trafic cet été, estime un représentant du personnel, même si les revendications déjà formulées par les différentes organisations syndicales se situaient plutôt entre 8 % et 10 %. « On a tellement répété aux salariés qu'il ne pourrait pas y avoir d'augmentation générale avant d'avoir remboursé les aides de l'Etat que la plupart ne s'y attendaient pas. »

En 2020, Air France s'était engagé à ne pas augmenter les salaires tant que les aides d'Etat n'auraient pas été remboursées. Or ce n'est pas encore le cas, puisque la compagnie tricolore n'aurait remboursé, à ce stade, que 75 % des aides directes versées en 2020 et 2021. Par ailleurs, le prochain « round » de négociations salariales obligatoires ne devrait pas démarrer avant le printemps prochain. A noter que les filiales Hop et Transavia France ne sont pas concernées, dans l'immédiat

par ces mesures, mais devraient néanmoins obtenir des augmentations comparables, à l'issue de négociations séparées. Face à la montée des revendications et de l'inflation, la direction a finalement jugé qu'il était urgent de lâcher du lest... D'autant que les résultats étaient déjà revenus dans le vert dès le deuxième trimestre. Mais non sans avoir au préalable, obtenu un feu vert du ministère de l'Economie, sollicité à plusieurs reprises sur ce sujet, selon un bon connaisseur du dossier. Au final, cette augmentation générale de 5 % sur un an reste inférieure à l'inflation, mais elle se compare favorablement aux 3 % d'augmentation générale accordée chez ADP dès juillet, ainsi qu'aux 4 % obtenus chez KLM. Dans le cas des pilotes du secteur long courrier, cette augmentation s'ajoutera à l'avantage fiscal leur permettant de réduire le montant de leur revenu imposable en fonction de la durée de leur activité professionnelle à l'étranger, qui peut représenter jusqu'à l'équivalent d'un mois de salaire. ■

par Bruno Trévidic





## Document 12

ENTREPRISES

### Les contrôleurs aériens retirent leur préavis de grève fin septembre

Le syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (SNTCA) a indiqué, ce mercredi, avoir trouvé un accord avec le ministère du Transport sans donner plus d'informations ou que le ministère ne confirme. Vendredi dernier, la première journée d'action avait entraîné la suppression de « plus de 2.400 vols » en Europe sur les quelque 31.000 prévus. Le mouvement devait se prolonger du 28 au 30 septembre.

Le débrayage ne durera pas chez les contrôleurs aériens français. Le syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (SNTCA) ([lien : https://www.sncta.fr/](https://www.sncta.fr/)), le principal syndicat du secteur a annoncé, ce mercredi, avoir levé son préavis de grève de trois jours fin septembre. Et ce, grâce à l'accord trouvé avec le ministère des Transports, comme l'a indiqué le syndicat dans un bref message sur son site internet : « *fin de conciliation du ministère : un accord enfin trouvé, le SNTCA lève son préavis* » sans donner plus de détail. L'organisation a seulement promis « *un communiqué à suivre* » et l'AFP n'est pas parvenu à joindre son bureau national.

Même silence du côté du ministère des Transports qui, malgré les sollicitations de l'agence de presse, n'a pas été en mesure de confirmer dans l'immédiat la fin de ce conflit social, ni de préciser les contours d'un éventuel accord y mettant un terme.

**Plus de 2.400 vols annulés en Europe vendredi dernier**

La grève menée par les contrôleurs aériens a entraîné de fortes perturbations dans les aéroports vendredi dernier, ([lien : https://www.latribune.fr/economie/france/greve-des-controleurs-aeriens-un-millier-de-vols-annules-vendredi-en-france-932809.html](https://www.latribune.fr/economie/france/greve-des-controleurs-aeriens-un-millier-de-vols-annules-vendredi-en-france-932809.html)) lors de la première journée d'action. La forte mobilisation avait même contraint la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) à demander aux compagnies aériennes, exploitant des vols au départ ou à l'arrivée du territoire français, d'annuler préventivement 50% de leur programme, soit un millier de mouvements d'avions. Plusieurs aéroports ont dû fermer, comme ceux de Montpellier, La Rochelle ou encore Rennes, selon la DGAC. Au total, la grève s'est traduite par la suppression de « plus de 2.400 vols » en Europe sur les quelque 31.000 prévus, a affirmé lundi l'organisme de surveillance du trafic aérien Eurocontrol.

De même source, d'autres mouvements d'appareils ont subi d'importants retards, de l'ordre de 45 minutes pour

chaque trajet survolant le territoire français.

#### **Hausse de salaires et embauches**

Cette journée de mobilisation devait se poursuivre du 28 au 30 septembre pour appuyer les revendications du personnel qui réclame une augmentation des salaires dans un contexte de forte inflation ainsi qu'une accélération des recrutements afin d'anticiper une vague de départs à la retraite.

- Lire aussi : Augmenter les salaires en période d'inflation : une équation insoluble ?

Qu'elle soit levée a donc provoqué un soulagement chez les compagnies aériennes dont la principale association, l'Association du transport aérien international (IATA) ([lien : https://www.iata.org/](https://www.iata.org/)), a déclaré qu'il était « *bienvenu que les contrôleurs aériens français aient annulé leurs prochaines grèves* », dans un message publié ce mercredi sur Twitter. « *La grève superflue de vendredi a provoqué des retards, des annulations, des augmentations de coûts et*

*d'émissions de CO2* », a-t-elle confirmé.

L'organisme a aussi appelé à « *mettre fin au cycle des prises d'otages des compagnies aériennes* » et exhorté l'Union européenne à mettre en place le « *ciel unique européen* ». Une expression qui fait référence une réforme lancée il y a près de 20 ans mais qui peine à aboutir. Elle vise à pas-

ser d'un système d'organisation du trafic tributaire des frontières nationales à une zone cohérente où les trajectoires des avions se rapprocheraient de la ligne droite, réduisant alors leurs émissions de gaz à effet et les temps de trajet. ■



La grève menée vendredi dernier par les contrôleurs aériens avaient conduit à de nombreuses annulations de vols en France et en Europe.

*par Latribune.fr*





## Document 13

7 JOURS.—TRANSPORT AÉRIEN

### Dans les aéroports, le “chaos absolu”

Vols annulés, attentes interminables, bagages perdus... Après la pandémie, c'est en Europe que la crise d'un secteur aérien incapable de redémarrer est la plus exacerbée.



“Les personnes avec un brevet de pilote sont priées de s'annoncer...” Dessin de Chappatte paru dans NZZ am Sonntag, Zürich.

L'Europe “est devenue l'épicentre du chaos” des voyages en avion cet été, constate **Bloomberg**. “De Londres à Amsterdam en passant par Berlin, les scènes de désordre se multiplient dans les aéroports, alors que le jeu bien huilé entre les comptoirs d'enregistrement, le personnel de sécurité et les bagagistes se défait.” En Asie, l'industrie du transport aérien est toujours sous le coup des restrictions dues au Covid-19. Aux États-Unis, la “pénurie de pilotes” pose quelques soucis aux compagnies aériennes. Au cours du long week-end de la fête nationale, “plus de 12000 vols ont été retardés et des centaines d'autres ont été annulés”, note **CNBC**. Mais, malgré tout, c'est l'Europe, où “convergent les turbulences”, qui est la plus touchée.

Entre avril et juin, il y a eu deux fois plus d'annulations de vols par des compagnies européennes que par des transporteurs américains. En juin, ce sont 7870 vols depuis l'Allemagne, le Royaume-Uni, la France, l'Italie et l'Espagne qui ont été annulés, soit près de trois fois plus qu'à la même période en 2019, compte **Bloomberg**. Dans le même temps, les prix se sont envolés : un Londres-Alicante coûte ainsi “trois fois plus que la même semaine l'an dernier”, tandis que le prix d'un Paris-New York a “triplé depuis mars 2019”, souligne **El País**.

Les causes de ce chaos estival sont multiples : la “reprise plus rapide que prévu du transport aérien s'est heurtée à une pénurie massive de personnel après les coupes sombres pendant la pandémie”. À Francfort par exemple, hub du transport aérien en Europe, 4000 personnes ont été licenciées. Aujourd'hui, cette stratégie se retourne contre les entreprises, relève **Der Spiegel**. “Les employés qui ont été remerciés manquent dans tous les services : aux comptoirs d'enregistrement aussi bien qu'aux points de contrôle, à bord des appareils ou chez les bagagistes.”

Les grèves ajoutent au chaos. À Paris Charles-de-Gaulle, le personnel de l'aéroport a prévu une nouvelle action pour le week-end des 9 et 10 juillet, la deuxième consécutive. En Espagne, ce sont les salariés des compagnies à bas coût Ryanair et Easyjet qui multiplient leurs appels à la grève. C'est bien simple, résume **Bloomberg** : “Au lieu d'un retour fulgurant, l'industrie mondiale de l'aviation trébuche, incapable de relancer rapidement les opérations après la pire crise du voyage jamais enregistrée, et transforme ce qui relevait auparavant du voyage de routine en véritable odyssée.”

Le **Spiegel** estime que la crise actuelle ne pourra être résolue en quelques semaines. L'Allemagne s'est néanmoins engagée à recruter en urgence du personnel supplémentaire, y compris à l'étranger. “On parle d'environ 2000 personnes, notamment en provenance de Turquie”, assure le titre de Hambourg. “En attendant, il y a fort à parier que des milliers de passagers de la Lufthansa vont encore rater leur avion et prendre d'assaut les standards téléphoniques.”—**Courrier international** ■

par **Courrier International**

