

Le spectre de longues files d'attente dans les aéroports cet été: un nouveau système de contrôle en cause

Le nouveau contrôle aux frontières risque de créer de longues files dans les aéroports, pendant les vacances, surtout à Zaventem. Le recrutement de nouveaux policiers est prévu, mais pas avant la fin de l'année.

Il y aura beaucoup de monde dans les aéroports européens et belges, cet été. Selon un sondage effectué en mars par l'agence touristique Mindhaus, 82% des Européens prévoyaient de voyager ce printemps et cet été. Une proportion inédite depuis l'avant-Covid. Les destinations du Sud et de la Méditerranée seront privilégiées. Cela augure **un nombre record de voyageurs dans les aéroports**. L'année dernière, plus de cinq millions de vacanciers sont passés par Brussels Airport en juillet et août, soit une moyenne journalière de 85.000... Cela risque de chauffer sur le tarmac. Jusqu'au mois de mai, on pouvait s'inquiéter d'une possible pénurie de kérosène (<https://www.levif.be/economie/pourquoi-votre-vol-risque-detre-menace-cet-ete-en-belgique-la-situation-va-degenerer-si-rien-nest-fait/>), en raison de la guerre avec l'Iran et de la fermeture du détroit d'Ormuz.

Mais les craintes se sont visiblement évaporées pour ces vacances. D'autant que l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a autorisé, il y a plus d'un mois, **l'utilisation du JetA, le kérosène produit et usité aux Etats-Unis comme au Canada**. Ses qualités sont très proches du carburant européen (JetA-1), la différence principale résidant dans sa capacité de résistance un peu moindre à la congélation, qui peut s'avérer un facteur important pour certains vols long-courriers à plus de 10.000 mètres d'altitude, où il fait beaucoup plus froid. Si la question du kérosène semble a priori réglée, il en reste pas mal d'autres, dont celle **des grèves qui émaillent régulièrement la période estivale** dans les aéroports.

L'arrêt de travail spontané, le 15 juin, à Zaventem d'une partie des employés d'Avia Partner, soit le personnel d'embarquement et de l'enregistrement des bagages, a résonné comme un avertissement. **D'autres métiers de l'aérien sont susceptibles de débrayer** en plein bouillonnement des juilletistes et des aoûtistes. Parmi eux: les gardiens privés et, surtout, les policiers fédéraux. Ces derniers sont clairement en sous-effectif, a fortiori pour les vacances. En mai dernier, le CEO de Brussels Airport, Arnaud Feist, l'a encore rappelé: "Il manque 25% d'agents de la police fédérale à l'aéroport, a-t-il alerté. **Cela fait plusieurs années qu'on prévient qu'on va droit dans le mur.**" Et cela ne s'arrange pas avec le nouveau système de contrôle européen aux postes-frontières des aéroports.

Jusqu'à quatre heures d'attente

L'EES (Entry-Exit System), qui est d'application depuis octobre 2025, n'a pas encore passé son baptême estival. Mais il a déjà fait beaucoup de mécontents. En février, alors qu'il n'était que partiellement opérationnel et que le dispositif ne concernait que 35% des passagers, plusieurs aéroports européens déploraient des files d'attente aux postes-frontières

allant jusqu'à deux heures et **disaient craindre de graves blocages cet été**, avec le risque de files d'attente de plus de quatre heures lors des pics, alors que l'EES devait être pleinement opérationnel dès avril. Ce qui était déjà mis en cause était l'insuffisance des effectifs aux frontières et des couacs techniques persistants du nouveau système européen.

Déployé dans les aéroports, les ports et les gares internationales (comme Bruxelles-Midi avec l'Eurostar) des 29 pays de l'espace Schengen, l'EES est **un système numérique qui permet d'enregistrer et de stocker** pendant trois ans les dates d'arrivée et de départ, les données biométriques (image faciale et empreintes digitales) et les éventuels refus d'entrée des ressortissants des pays non européens. En gros, il remplace le traditionnel tamponnage des passeports et permet un contrôle plus efficace et –sur le papier, en tout cas– plus... fluide. "Il s'agit d'une **étape cruciale dans la prévention et la lutte contre la menace terroriste** et les infractions pénales graves", annonçait, en octobre, le ministre de l'Intérieur Bernard Quintin (MR). "Et cela offre à nos services de meilleurs moyens pour lutter contre la migration illégale et la fraude à l'identité", renchérisait la ministre de la Migration, Anneleen Van Bossuyt (N-VA).

Des intentions louables, mais, sur le terrain, le rodage de l'EES semble compliqué et affecte le fonctionnement de tout l'aéroport. L'enrôlement des voyageurs pour la première fois s'est avéré bien plus lent que les 70 secondes fixées par l'UE, **avec une moyenne de quatre minutes par personne**. Le 30 mars, Brussels Airport faisait savoir qu'"au cours des quatre derniers jours, **près de 600 passagers avaient manqué leur vol** et les retards liés aux problèmes de contrôle aux frontières avaient atteint 21 heures au total". Et ce alors que seulement 60% des passagers concernés avaient été enregistrés via l'EES avec une biométrie partielle. Or, le lendemain du communiqué, c'est 100% des passagers hors UE qui devaient passer par l'EES. D'autres grands aéroports européens étaient confrontés aux mêmes problèmes. Tout cela annonçait un véritable chaos pour cet été.

"La police fera ce qu'elle peut avec des bouts de ficelle."

La charrue avant les boeufs

Mi-avril, la Commission européenne a finalement cédé à la pression des aéroports et des compagnies aériennes et a activé une clause dite de "flexibilité intégrée". Désormais, comme le confirme la police fédérale, les unités aux frontières **peuvent temporairement suspendre la capture des données biométriques** lorsque le temps d'attente dépasse certains seuils. Il n'empêche: à terme, l'EES devra être pleinement appliqué. "Le problème est que le système est mis en place tardivement dans les aéroports, alors que le règlement UE date de 2017 et qu'on a eu bien le temps de se préparer, observe Wouter Dewulf, professeur d'économie des transports aériens à l'UAntwerpen. Or, **ce qui prenait une à deux minutes par contrôle peut en prendre facilement le double** avec l'image faciale et les empreintes. Si vous multipliez cela par des milliers de passagers, c'est énorme. Si les temps d'attente s'allongent durablement, cela risque également d'avoir un effet négatif sur l'attractivité de Brussels Airport en tant que point d'entrée international, en particulier pour les voyageurs d'affaires. **La seule solution est d'augmenter le nombre de policiers.**"

Mais, en Belgique, il y a un problème d'effectifs policiers aéroportuaires endémique, constaté bien avant l'EES. En octobre 2022, à la Chambre, (<https://www.lachambre.be/FLWB/PDF/55/3064/55K3064001.pdf>) le directeur de la police aéronautique (LPA), Simon De Block, avait déjà pointé le "déficit considérable" de personnel à Brussels Airport (398 au lieu de 533 prévus) et à Charleroi, où il y a néanmoins beaucoup moins de vols hors Schengen. Face au risque de chaos cet été, **le gouvernement a donné son feu vert à l'engagement d'agents**. "Il est prévu d'augmenter les effectifs de la LPA à Zaventem de 120 personnes supplémentaires, avec un premier recrutement d'ici à la fin de 2026, annonce An Berger, porte-parole de la police fédérale. Pour le moment, la situation des contrôles est suivie quotidiennement et ajustée en fonction des flux de passagers prévus." Du côté des syndicats policiers, on se montre sceptique face aux promesses d'engagement du gouvernement.

"C'est de l'annonce politique, estime Eddy Quaino, permanent CGSP police. Il faut seulement lancer les démarches. Mais on oublie le problème d'attractivité du métier, combiné aux contingences communautaires de l'aéroport, situé en Flandre et considéré comme un aéroport flamand par les Flamands, qui se montrent extrêmement pointilleux sur le bilinguisme." Il est vrai que, même si des primes sont accordées aux agents des frontières, **ce n'est pas un métier que les policiers adorent exercer**. Et le recrutement d'agents pose problème en raison du manque de candidatures néerlandophones. Pour passer l'été, il est prévu de débaucher des agents chargés de la sécurisation de l'aéroport, qui n'ont pas forcément les compétences requises pour le contrôle aux frontières. **"La police fera ce qu'elle peut avec des bouts de ficelle"**, constate Eddy Quaino. Lors des grosses vagues de départs et d'arrivées, tous les postes de contrôle seront occupés, assure la police fédérale. "Il n'empêche qu'il n'y aura pas assez de boxes pour les policiers, pointe Yves Rosscahert, de la CGSP-ACOD. Et ça, c'est la responsabilité de l'opérateur aéroportuaire BAC." Bref, la situation sera **comme devant les péages en France** aux heures des grands "chassé-croisé".

Une autre possibilité pour fluidifier le passage aux frontières est de ne pas faire passer par l'EES certains ressortissants hors Schengen. "Pour permettre une meilleure répartition des flux de voyageurs, on travaille actuellement à faciliter le passage de ressortissants de certains pays non européens en les enregistrant via un système en libre-service, puis en les faisant passer par les bornes automatisées", confirme An Berger, sans citer les nationalités concernées. Généralement, on pense aux voyageurs britanniques, canadiens, américains... "Je pense qu'il va falloir, de toute façon, **s'habituer à attendre plus longtemps dans les aéroports, un peu à l'américaine**, avertit le Pr Dewulf. Quand vous allez à New York, il faut toujours patienter entre une heure et une heure et demie au poste-frontière. On le sait." En tout cas, à Brussels Airport, la consigne est claire: "Nous recommandons aux passagers de vols hors Schengen d'arriver à l'aéroport bien à temps, soit **trois heures avant le départ de leur vol**", pointe le porte-parole Jeffrey Franssens. Bonnes vacances!

Thierry Denoël