

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 8 avril 2024 :

- **Tourisme : 2024 pourrait être l'année de tous les records, mais...**
- **IATA : la demande du transport de passagers a augmenté de 21,5% en février**
- **IATA : la demande de fret aérien a progressé de 11,9% en février**
- **Transavia à Lyon Saint-Exupéry : 3 nouvelles liaisons internationales, des fréquences supplémentaires vers l'Algérie**
- **EasyJet renforce ses dessertes depuis la France vers Budapest**
- **Turkish Airlines écrase Air France-KLM, Lufthansa et IAG, ses rivaux européens**
- **Virgin Atlantic : perte réduite en 2023 et rentabilité annoncée en 2024**
- **Sauvetage Corsair : La Commission européenne doute, Bercy rassure !**
- **EasyJet en France : 4 millions de sièges supplémentaires sur plus de 27 000 vols cet hiver**
- **United Airlines reporte sa journée des investisseurs, en attendant une enquête sur ses procédures de sécurité par la FAA**

- **Aéroport de Nantes : le futur concessionnaire devrait être désigné d'ici début 2026**
 - **Aéroports de Montréal veut investir 4 milliards d'ici 2028**
 - **Etats-Unis : la maintenance aéronautique impactée par une pénurie de main-d'œuvre qualifiée**
 - **Sur le départ, le patron de Boeing a touché 32,8 millions de dollars en 2023**
 - **Les défis de Boeing pour sortir des turbulences**
 - **Alaska Airlines : Boeing paie 160 millions pour la porte arrachée**
 - **Les PNC de Frontier Airlines furieux contre les nouveaux horaires qui les obligent à dormir à la maison chaque nuit**
 - **Airbus lance sa compagnie aérienne pour le fret XXL**
-

Tourisme : 2024 pourrait être l'année de tous les records, mais...

TourMag – 05/04/2024

Les retombées pourraient atteindre 10 153 milliards d'euros à travers le monde. Le tourisme a repris et les restrictions ont disparu, même si quelques destinations ont du mal à repartir. Pour le Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC), l'année 2024 pourrait être celle de tous les records, avec des retombées économiques dans le monde attendues autour de 10 153 milliards d'euros.

Le tourisme a un impact grandissant sur le monde.

Malgré les problématiques géopolitiques et les incertitudes économiques, le voyage est en pleine croissance et dépasse les niveaux de 2019, un peu partout à travers la planète.

Pour le Conseil mondial du voyage et du tourisme (WTTC), l'année 2024 pourrait être celle de tous les records.

Alors que le tourisme représentait en 2023, 9,1 % du PIB mondial, soit des retombées économiques autour de 9 137 milliards d'euros en 2023, son poids est appelé à s'accroître.

Alors le WTTC s'attend à ce que 142 pays sur les 185 analysés dépassent les précédents records nationaux, pour atteindre 10 153 milliards d'euros (11 000 milliards de dollars) de contributions économiques du secteur à l'économie mondiale.

Tourisme : inquiétudes pour la Chine et les USA !

D'après l'étude réalisée en collaboration avec Oxford Economic, 348 millions d'emplois dans le monde sont liés directement avec le tourisme. La hausse est de 13,6 millions d'emplois par rapport à son point culminant en 2019.

Cette croissance est particulièrement soutenue par les voyages internationaux, puisque les dépenses sont en hausse de 33,1 %, pour atteindre 1 504 milliards d'euros, contre 4 615 milliards d'euros pour les dépenses intérieures, en hausse de seulement 18 %.

Alors que tous les signaux sont au vert, malgré les tensions géopolitiques, les inquiétudes pour le secteur se concentrent en Chine et aux USA.

Dans ces deux pays, les dépenses des visiteurs internationaux sont restées inférieures de plus d'un quart au pic de 2019, tandis que les dépenses des visiteurs chinois ont baissé de près de 60 %.

"Il ne s'agit pas seulement de battre des records, nous ne parlons plus de reprise - c'est l'histoire d'un secteur qui revient à son meilleur niveau après quelques années difficiles, donnant un coup de pouce économique significatif à des pays du monde entier et soutenant des millions d'emplois.

Il y a cependant un risque : nous avons besoin que les gouvernements américain et chinois soutiennent leurs secteurs nationaux du voyage et du tourisme.

Les États-Unis et la Chine continueront à souffrir alors que d'autres pays voient les visiteurs internationaux revenir beaucoup plus rapidement," a expliqué Julia Simpson, présidente-directrice générale du WTTC.

IATA : la demande du transports de passagers a augmenté de 21,5% en février

Air Journal – 07/04/2024

L'Association du transport aérien international (IATA), qui rassemble quelque 300 compagnies aériennes, a annoncé une augmentation de 21,5 % du trafic de passagers dans le monde en février 2024.

La demande totale, mesurée en passagers-kilomètres payants (RPK), a augmenté de 21,5 % en glissement annuel. La capacité totale, mesurée en sièges-kilomètres offerts (SKO), a augmenté de 18,7%. Le coefficient d'occupation de février était de 80,6% (+1,9 point par rapport à février 2023).

La demande pour des vols internationaux a augmenté de 26,3% par rapport à février 2023 ; les capacités ont augmenté de 25,5% en glissement annuel et le coefficient d'occupation s'est amélioré pour atteindre 79,3% (+0,5 point par rapport à février 2023).

Toutes les régions ont enregistré une croissance à deux chiffres pour les marchés internationaux en février 2024 par rapport à février 2023. Pour la première fois, la demande de services internationaux a dépassé les niveaux d'avant la pandémie (+0,9 % par rapport à février 2023). Ce chiffre est toutefois faussé par le fait que février 2024 est une année bissextile avec un jour supplémentaire par rapport à février 2023, rappelle toutefois l'IATA.

Sur le segment international, les compagnies aériennes européennes ont connu une augmentation de la demande de 15,9% en glissement annuel. La capacité a augmenté de 16,0% en glissement annuel et le coefficient d'occupation était de 74,7% (stable par rapport à février 2023).

La demande des marchés domestiques a augmenté de 15,0 % par rapport à février 2023 ; les capacités ont progressé de 9,4 % sur un an et le coefficient d'occupation s'est élevé à 82,6 % (+4,0 point par rapport à février 2023).

” Le bon début de l'année 2024 s'est poursuivi en février, tous les marchés, à l'exception de l'Amérique du Nord, ayant enregistré une croissance à deux chiffres du trafic passagers. Il y a de bonnes raisons d'être optimiste quant aux perspectives de l'industrie en 2024, car les compagnies aériennes accélèrent leurs investissements dans la décarbonisation et la demande des passagers fait preuve de résilience face aux incertitudes géopolitiques et économiques. Il est essentiel que les politiciens résistent à la tentation de s'emparer de l'argent avec de nouvelles taxes qui pourraient déstabiliser cette trajectoire positive et rendre les voyages plus chers. L'Europe, en particulier, est une source d'inquiétude, car elle semble déterminée à figer sa lente reprise économique par des propositions fiscales non compétitives“, a commenté Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

IATA : la demande de fret aérien a progressé de 11,9% en février

L'Association du transport aérien international (IATA) a publié des données pour les marchés mondiaux du fret aérien en février 2024, qui montrent que le secteur poursuit sa croissance.

La demande totale, mesurée en tonnes-kilomètres de fret (CTK), a augmenté de 11,9 % par rapport aux niveaux de février 2023 (12,4 % pour les opérations internationales). Il s'agit du troisième mois consécutif de croissance à deux chiffres de la demande en glissement annuel.

La capacité, mesurée en tonnes-kilomètres de fret disponibles (ACTK), a augmenté de 13,4 % par rapport à février 2023 (16,0 % pour les opérations internationales). Cela est largement lié à l'augmentation de la capacité internationale en soute accompagnant la croissance des vols de passagers (augmentation de 29,5 % en glissement annuel), qui a largement dépassé celle de la capacité internationale des vols 100% cargo (augmentation de 3,2 % en glissement annuel).

“La croissance de la demande de 11,9 % en février a largement dépassé l'expansion de 0,9 % du commerce transfrontalier. Ce bon départ pour 2024 pourrait permettre à la demande de dépasser les niveaux exceptionnellement élevés du début de l'année 2022. Il montre également la forte résilience du fret aérien face aux incertitudes politiques et économiques persistantes”, a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Pour l'IATA, trois facteurs de l'environnement opérationnel sont à noter :

- Le commerce transfrontalier mondial a augmenté de 0,9 % en janvier.
- En février, l'indice des directeurs d'achat (PMI) de la production manufacturière a atteint 51,2, ce qui indique une expansion. L'indice PMI des nouvelles commandes à l'exportation a également augmenté pour atteindre 49,4, restant légèrement en dessous du seuil de 50 qui indiquerait une croissance.
- En février, l'inflation en glissement annuel est tombée à 2,8 % dans l'UE, tandis qu'elle a augmenté à 2,8 % et 3,2 % au Japon et aux États-Unis respectivement. Après quatre mois de déflation, la Chine a enregistré une hausse de l'inflation de 0,7 % en glissement annuel, une évolution positive dans un contexte d'inquiétude quant au ralentissement économique de la Chine.

Transavia à Lyon Saint-Exupéry : 3 nouvelles liaisons internationales, des fréquences supplémentaires vers l'Algérie

La compagnie low-cost Transavia, filiale du groupe Air France KLM, vient de franchir le cap des 5 millions de passagers au départ de Lyon, un événement marquant alors que la low cost d'Air France lance sa saison d'été et ouvre bientôt ce mois-ci 3 nouvelles destinations internationales.

Implantée à Lyon depuis 2010, Transavia continue de croître en terre lyonnaise. Désormais, c'est près de 30 destinations qui sont proposées au départ de l'aéroport Saint-Exupéry. Trois nouvelles destinations annoncées fin 2023 vont voir le jour. Erevan en Arménie (un vol par semaine), Tirana en Albanie et Fès au Maroc (deux vols par semaine chacun) seront desservies à partir du 12 avril.

Pour répondre à la demande croissante, la compagnie s'est dotée d'un cinquième avion pour un total de 120 collaborateurs sur la base lyonnaise, une augmentation en sièges de 23% comparée à l'année 2023. Nicolas Hénin, directeur adjoint commercial et marketing de Transavia France a assuré que la compagnie restait « à l'affût des évolutions de la demande » et que « rien n'était arrêté » quant à l'ouverture de nouvelles lignes.

Le programme estival de Transavia s'enrichit également de vols supplémentaires vers l'Algérie, répondant ainsi à une forte demande de la part des voyageurs. Des destinations prisées comme Tunis, Marrakech et Barcelone bénéficieront également d'une augmentation de fréquences. « Il y aura cet été des vols en renfort vers l'Algérie, où il y a beaucoup de demandes, mais aussi vers la Tunisie, le Maroc, l'Espagne », a indiqué ce mercredi 3 avril à Lyon, Nicolas Hénin.

Au niveau des prix, Transavia assure qu'ils resteront « globalement » sur la même ligne que l'an passé. Ainsi, l'aller simple sur Erevan est proposé à partir de 79 € l'aller simple, Tirana à partir de 58€, Fès à partir de 54€ TTC. Mais il faut aussi savoir que le grand bagage cabine, jusqu'à présent gratuit sur les vols de la compagnie, est passé en option payante depuis le 3 avril. Alors que Transavia faisait jusqu'ici seulement payer les valises enregistrées en soute en sus du tarif Basic ou Plus du billet, la compagnie low cost « s'aligne » avec ses concurrents tels qu'easyJet et Volotea. « Désormais, le bagage en cabine coûte 10 euros pour 10 kg », précise Nicolas Hénin.

EasyJet renforce ses dessertes depuis la France vers Budapest

EasyJet, 2ème compagnie aérienne court et moyen-courrier en France, annonce le renforcement de ses dessertes vers la Hongrie, avec dès cet été, une nouvelle ligne à Lyon en direction de Budapest et un renforcement de sa ligne depuis Bâle-Mulhouse.

Cette nouvelle ligne, la 49ème depuis Lyon, reliera Budapest 2 fois par semaine toute l'année à partir du 21 août. Depuis les régions françaises l'Alsace voit aussi la desserte de la capitale hongroise améliorée avec une liaison depuis Bâle-Mulhouse passant en double quotidien chaque jour (contre un double quotidien 5 jours sur 7 actuellement). Enfin, pour cet hiver, easyJet remet en service la ligne Paris-CDG – Budapest avec plusieurs fréquences par semaine pour le plus grand plaisir des Parisiens qui plébiscitent cette destination pour des courts séjours citadins. La ligne sera mise en vente en juin.

Ligne Lyon – Budapest : 2 vols par semaine depuis le 31/03/2024, chaque mercredi, dimanche en haute saison, et chaque mercredi, samedi en basse saison. Liaison à l'année. Vol simple TTC à partir de 40 euros.

Liaison Bale-Mulhouse – Budapest : Double quotidien du lundi au dimanche durant l'été, Double quotidien 5j/7, Hors saison. Vol simple à partir de 30 euros TTC.

Turkish Airlines écrase Air France-KLM, Lufthansa et IAG, ses rivaux européens

Les Echos – 05/04/2024

Les résultats 2023 de Turkish Airlines sont bien supérieurs à ceux, pourtant très bons, d'Air France-KLM, Lufthansa et IAG. La compagnie turque est en passe de gagner sur tous les tableaux face à des concurrents européens qui s'estiment pénalisés.

Les grandes compagnies aériennes européennes ont vraiment de quoi s'inquiéter à la lecture du bilan 2023 de Turkish Airlines. Alors que Lufthansa, Air France-KLM et IAG se réjouissaient d'avoir toutes trois généré des bénéfices records l'an dernier, la compagnie turque a écrasé la compétition, avec des résultats stratosphériques.

Le bénéfice net de Turkish Airlines a plus que doublé sur un an, atteignant 6 milliards de dollars, pour un chiffre d'affaires de 20,94 milliards. Soit une marge nette de 28,8 %. A comparer aux 2,65 milliards d'euros de bénéfice net et 9 % de marge d'IAG, le plus rentable des trois grands groupes européens, au 1,7 milliard d'euros et 4,8 % de marge de Lufthansa Group et aux 934 millions d'euros et 3,1 % de marge d'Air France-KLM .

Une rentabilité record

Ce résultat net n'aurait certes pas été aussi élevé sans une ristourne fiscale d'environ 3 milliards de l'Etat turc. Néanmoins, avec un résultat d'exploitation de 2,91 milliards de dollars, soit 13,8 % de marge, Turkish Airlines reste bien devant IAG (11,9 % de marge d'exploitation), Lufthansa (7,6 %) et Air France-KLM (5,7 %), en termes de rentabilité.

La compagnie turque peut aussi se flatter d'être devenue la première compagnie « en réseau » (celles dont l'activité tourne autour d'un hub) du ciel européen en nombre de vols (1.443 par jour en moyenne en 2023), dont les trois-quarts au départ ou à destination de l'Europe, devant Lufthansa (1.134), Air France (991), KLM (789) et British Airways (789). Seuls Ryanair et Easyjet opèrent plus de vols en Europe.

Le plus important « hub » d'Europe

Turkish Airlines est également celle qui dessert le plus grand nombre de pays : 129 contre 120 pour Air France-KLM et 102 pour le groupe Lufthansa. Et le succès de Turkish Airlines est aussi celui de l'aéroport international d'Istanbul, devenu le plus actif d'Europe, en nombre de vols et de destinations, devant Amsterdam, Londres-Heathrow et Paris-CDG, cinq ans seulement après son inauguration.

Le seul compartiment du jeu dans lequel les compagnies européennes conservent l'avantage est celui du nombre de passagers, grâce au marché intérieur européen. Mais là aussi, l'écart est en passe d'être comblé. Avec 83,4 millions de passagers en 2023, dont 53 millions à l'international, Turkish Airlines n'est pas très loin d'Air France-KLM (93,5 millions de passagers). Son ambition est de devenir la première compagnie internationale d'ici à 2033, avec 170 millions de passagers et une flotte de 800 appareils, contre 440 aujourd'hui. Une ambition illustrée par la commande de 220 Airbus en décembre dernier.

De quoi expliquer les mises en garde répétées du patron d'Air France-KLM, Benjamin Smith et de celui de Lufthansa, Carsten Spohr, face à la montée en puissance de Turkish Airlines. Tous deux se plaignent de ne pas pouvoir lutter à armes égales avec une compagnie turque fermement soutenue par son gouvernement et qui bénéficie d'un accord de ciel ouvert avec plusieurs pays européens, sans avoir à supporter les mêmes taxes et les mêmes contraintes que ses concurrents européens, notamment en matière environnementale.

« Si les compagnies aériennes européennes n'ont pas la possibilité de jouer à armes égales avec leurs concurrents extra-européens, c'est la souveraineté des pays européens qui risque d'en pâtir », soulignait encore récemment Benjamin Smith , au sujet de l'obligation pour les compagnies européennes d'acheter un pourcentage croissant de carburants d'aviation durable. Une obligation qui ne s'applique pas à Turkish Airlines et qui pourrait représenter, à elle-seule, un surcoût de 110 euros sur un billet aller-retour Nice-Singapour, selon que le passager transite par Roissy-CDG ou par Istanbul.

Un surcoût moyen de 200 euros par billet

Selon le patron de Lufthansa, le différentiel de coût moyen entre un vol international via un grand hub européen et un aéroport extra-européen atteindrait déjà 200 euros, du fait des taxes. Ce qui pourrait déjà suffire à convaincre la majorité des passagers de passer par Istanbul, plutôt que par Francfort, Munich, Paris ou Londres.

D'autant que ce n'est pas le seul avantage d'Istanbul et de Turkish Airlines. Outre un aéroport gigantesque flambant neuf, sa position géographique entre l'Europe et l'Asie, permet à Turkish de desservir les villes secondaires des deux continents avec des avions monocouloirs moyen-courriers comme les Airbus A320, moins coûteux que des gros-porteurs long-courriers. Contrairement à ses concurrents européens, elle peut toujours survoler la Russie. Et contrairement à ses concurrents du Golfe, Turkish Airlines peut aussi compter sur l'énorme marché intérieur turc, en hausse de 23,5 % l'an dernier, malgré une économie en crise.

Virgin Atlantic : perte réduite en 2023 et rentabilité annoncée en 2024

Air Journal – 07/04/2024

Virgin Atlantic a réduit sa perte avant impôts et éléments exceptionnels à 139 millions de livres en 2023 contre 206 millions un an auparavant, et devrait «redeviend bénéficiaire en 2024» pour la première fois depuis la pandémie.

Son chiffre d'affaires a quant à lui atteint 3,1 milliards de livres l'an dernier, en hausse de 9% sur un an grâce à une forte demande pour les «destinations de loisir haut de gamme», «bien que les voyages d'affaires soient plus lents à retrouver leurs niveaux d'avant la pandémie», a-t-elle déclaré.

La compagnie aérienne britannique a transporté 5,3 millions de passagers en 2023. Son directeur général Shai Weiss a souligné qu'une perte «n'est jamais satisfaisante, mais

notre performance et nos résultats montrent que nous avons fait de bons progrès en 2023, notre plan fonctionne, et Virgin est partie pour retrouver la rentabilité en 2024», grâce à des «efforts de réduction de coûts, une augmentation de l'utilisation de sa flotte», notamment.

Sauvetage Corsair : La Commission européenne doute, Bercy rassure !

Tourmag – 05/04/2024

La direction de Corsair se veut rassurante.

Le 5 février 2024, la Commission européenne décidait d'ouvrir une enquête approfondie sur le plan de restructuration de Corsair. Ce même jour, l'instance a adressé une lettre au gouvernement français, pour justifier les raisons de cette décision. Le constat est plutôt amer, avec de nombreux doutes aussi bien sur les mesures prises par la compagnie pour renouer avec la rentabilité, tout comme le rétablissement de sa viabilité à long terme, mais aussi la légalité des aides. Du côté de Corsair, la direction se veut rassurante sur le déroulé de la procédure, tout comme Bercy.

Le feuilleton Corsair se poursuit.

Nous en sommes actuellement à la 4e saison et nous ne comptons plus les épisodes.

Alors que la compagnie se faisait discrète depuis quelques semaines, attendant sereinement la décision de la Commission européenne en charge de valider ou non, son nouveau plan de restructuration, nous venons de prendre connaissance d'un document de l'instance.

Et celui-ci émet de nombreux doutes sur la proposition de sortie de crise de l'exécutif français.

Le 5 février 2024, l'instance annonce l'ouverture d'une enquête approfondie au sujet de Corsair. Le même jour, elle envoie une lettre au gouvernement pour justifier sa décision.

Sauf que la missive est plutôt à charge, aussi bien sur la légalité des aides que sur la viabilité à long terme du plan.

Si les observations peuvent être inquiétantes, la direction de Corsair et du côté Bercy, tout le monde se veut rassurant.

"Cette étape logique permettra à Corsair et aux autorités françaises, avec qui nous sommes parfaitement alignés, de convaincre la Commission européenne du bien-fondé et du sens de notre projet, au niveau opérationnel, économique et financier," a commenté Pascal de Izaguirre, le PDG de Corsair.

Pour ceux qui n'ont pas suivi, les derniers épisodes, voici un rapide résumé. En décembre 2020, Corsair est sauvé de justesse par des entrepreneurs antillais.

Un premier plan de restructuration est soumis par le gouvernement français à la Commission européenne, pour homologuer une série d'aides d'Etat, principalement des reports d'impôts ou de taxation, mais aussi différents crédits.

A cette même période, le monde pense être sorti de la crise sanitaire, sauf qu'une nouvelle vague frappe la France et les Outre-mer subissent une nouvelle fois des restrictions de déplacement relativement fortes.

La situation financière de Corsair se creuse, l'Etat doit revoir sa copie et en septembre 2023, le gouvernement envoie un plan révisé. Et le 5 février 2024, la Commission européenne qui doit donc juger la légalité de la proposition, décide d'ouvrir une enquête approfondie.

Une étape qui doit permettre de juger la compatibilité du plan avec les règles de l'UE, mais aussi de donner la parole à la France et aux tiers intéressés, comme les concurrents qui pourront alors présenter leurs commentaires.

Ce même jour, la Commission envoyait une lettre au gouvernement français pour justifier sa décision. Un document que nous avons pu consulter et dont voici quelques passages choisis.

"La Commission considère qu'il est douteux que l'aide nouvelle soutenant le Plan de Restructuration révisé remplisse les critères de compatibilité énoncés dans les lignes directrices S&R (pour les plans de sauvetage et de restructuration, ndlr).

[...]

La Commission considère qu'il est douteux que l'aide accordée à Corsair dans le cadre de la prolongation remplisse le critère du point 44 des lignes directrices S&R et note que le Plan de Restructuration révisé semble plutôt indiquer que les mesures commerciales prises par Corsair afin de renouer avec la rentabilité vont précisément dans le sens

contraire," affirme la lettre.

Corsair : La Commission doute du plan de viabilité à long terme

Sur ces deux points, l'instance bruxelloise indique que le projet de sauvetage n'a pas seulement été modifié, mais a été très grandement revu. De plus, la demande a été adressée "deux mois et demi après la fin de la période de restructuration antérieure."

Ce n'est pas tout, car l'argument de la dépendance économique, une envolée des prix, et sociale des Antilles vis-à-vis de Corsair n'a pas été apprécié comme tel par la Commission.

Elle note d'ailleurs que pendant les trois dernières années, la compagnie a redéployé certaines de ses capacités pour desservir des destinations sur le continent africain francophone.

De quoi s'interroger, sur la continuité territoriale brandie par l'exécutif français, pour justifier l'aide, à hauteur de 137 millions d'euros. Ce n'est pas la seule question des commissaires.

"Le Plan de Restructuration révisé tel que soumis par les autorités françaises présente un nombre de lacunes qui contribuent conjointement à ce qu'il soit raisonnable de considérer l'établissement de la viabilité à long terme de Corsair comme douteux à ce stade," poursuit la lettre.

Une observation en forme de coup de grâce qui ne fait pourtant pas sourciller la direction de la compagnie.

De même, la missive émet des doutes sur la suffisance de l'appart en new money. En décembre 2023, les dirigeants de Corsair se félicitaient de valider enfin un tour de table tant attendu, pour satisfaire, les exigences de l'exécutif français.

Alors qu'il en exigeait 50 millions, 30 millions ont été trouvés, dont 15 apportés par la République du Congo et quelques millions par Laurent Abitbol, via Marietton Développement.

"Ces contributions demeurent relativement limitées par rapport aux besoins de trésorerie à court et moyen termes de la compagnie, en particulier tenant compte des difficultés financières actuelles qu'elle rencontre.

Ensuite, s'agissant des autres apports avancés par les autorités françaises comme permettant de contribuer au retour à la viabilité de la compagnie, la Commission constate que un certain nombre d'entre eux, qu'ils soient d'origine privée ou publique, correspondent, en réalité, à des initiatives anciennes (..) et apparaissent donc comme « recyclées » pour les besoins de la justification des nouvelles aides considérées lors de la présente procédure," affirme le texte.

Corsair : "La Commission ne va pas retoquer le plan !"

Si le doute n'est pas permis, à la lecture du document, les dirigeants de Corsair se veulent rassurants et dédramatisent.

"Une personne qui n'a pas l'habitude pourrait croire que la Commission va dire non, sauf que ce n'est pas le cas du tout. Nous sommes dans une procédure habituelle.

Il ne faut pas créer une incertitude inutile.

Rappelez-vous que le Tribunal de l'UE avait jugé les aides des Pays-Bas accordées à Air France-KLM illégales. Nous ne voulions pas une ouverture de procédure formelle, ce qui nous a donc été refusé par la Commission dans cette lettre.

La décision donc d'ouvrir une enquête est plutôt une bonne nouvelle, car les autorités européennes veulent border juridiquement la procédure," nous explique une personne au siège de la compagnie.

Ainsi, Bruxelles éviterait des attaques des concurrents de Corsair au moins sur la forme.

D'ailleurs ce calme affiché, malgré la tempête médiatique que pourraient connaître les avions antillais, au regard des fuites, est aussi perceptible à Bercy.

Pour un haut fonctionnaire et proche du dossier, il n'y a pas lieu de s'inquiéter.

"Ce sont des formulations habituelles. Cela ne préjuge de rien quant à la décision finale, ni même conclue sur des doutes concernant le plan de sauvetage," nous explique-t-on.

Face à la peur de voir se propager des informations sorties de leur contexte, Corsair a souhaité réagir et vite, par un communiqué de presse.

Dans lequel, il est rappelé que la viabilité de Corsair, dont l'activité est en croissance et dont la rentabilité se redresse rapidement, est établie, y compris dans des scénarios de nouvelle dégradation de son environnement.

"Nous sommes très confiants, il n'y a pas de sujet.

La crainte est plutôt sur les restrictions qu'elle imposera pour valider ce plan, car nos concurrents ne nous feront pas de cadeaux dans leurs observations," craint un dirigeant antillais.

Comme pour le premier plan ou celui d'Air Austral, Bruxelles a imposé des contraintes, afin de limiter la distorsion de concurrence que pourraient provoquer les aides d'Etat.

Et à ce sujet, la principale crainte repose sur le fait que depuis 2020, Corsair est passé de 9 à 10 avions, alors que l'Europe exigeait de rester sous la barre de la dizaine.

La direction de la compagnie justifie que cette augmentation de la flotte n'a pas entraîné une hausse des capacités.

Corsair : "Nous sommes rentables en 2024 ! "

Le nombre de sièges est resté le même.

La procédure entre donc dans une nouvelle étape.

Les transporteurs concurrents auront donc la parole, tout comme le gouvernement français, pour apporter des précisions et arguments, afin de justifier le projet de sauvetage.

La décision finale est attendue au mieux dans le courant de l'été 2024, sans doute en juillet ou août.

En attendant, la compagnie afficherait une belle vitalité financière. Après un nouvel exercice dans le rouge en 2023, le suivant qui sera clôturé en septembre devrait atterrir dans le vert, même au-delà des espérances.

"En ce moment, au regard des comptes de la compagnie, même certains actionnaires étudient la possibilité de remettre au pot.

Nous allons gagner de l'argent à la fin des exercices. Nous avons prévu de gagner 5 millions, ce sera plus.

Nos résultats sont significativement en avance.

Je peux vous le dire, la commission ne va pas retoquer le plan, par contre, elle peut imposer des choses qui ne seront pas confortables, pour nous," minimise un proche de la direction de Corsair.

Les dés ne sont pas encore lancés...

EasyJet en France : 4 millions de sièges supplémentaires sur plus de 27 000 vols cet hiver

Air Journal – 08/04/2024

EasyJet, première compagnie aérienne en Europe en termes de réseau, annonce l'ouverture à la réservation de milliers de vols pour son programme d'hiver 2024/25.

Plus de 18 millions de sièges sont ajoutés sur l'ensemble du réseau et sont actuellement disponibles à la vente, ce qui représente plus de 100 000 vols sur la période hivernale du 12 décembre au 2 mars 2025. Au départ et à destination de la France, ce sont plus de 4 millions de sièges supplémentaires sur plus de 27 000 vols, mis à disposition des clients à des tarifs d'appel à partir de 29€ -en réservant en avance sur le site [easyJet.com](https://www.easyJet.com) ou via l'application mobile.

Egalement, easyJet Holidays, l'agence de voyage lancée en France tout juste début 2024, met à la vente aussi des milliers de nouveaux forfaits vacances pour l'hiver 2024. Elle propose des forfaits incluant les vols, l'hôtel, les bagages de 23kg et les transferts pour tous les séjours balnéaires.

« Nous sommes heureux de mettre en vente de nombreux sièges supplémentaires pour notre programme d'hiver, et ainsi de permettre à nos clients partout en France de bénéficier de tarifs abordables en réservant tôt sur les vols et les séjours pour leurs vacances de Noël, leur escapade au ski ou pour profiter du soleil hivernal. En proposant des millions de sièges à la vente jusqu'au 2 mars 2025 sur plus de 250 lignes au départ de La France, nous offrons un large choix de qualité à nos clients et nous sommes impatients de les accueillir à bord », a déclaré Bertrand Godinot, directeur d'easyJet pour la France.

United Airlines reporte sa journée des investisseurs, en attendant une enquête sur ses procédures de sécurité par la FAA

Air Journal – 07/04/2024

United Airlines a reporté sa journée investisseurs prévue pour le début du mois prochain, en raison d'une enquête de sécurité menée par l'Administration fédérale de l'aviation américaine (FAA), à la suite de multiples incidents aériens impliquant des avions Boeing.

La conférence serait organisée au début de l'automne, a indiqué la compagnie aérienne américaine dans un courriel adressé aux actionnaires potentiels et autres financiers invités. "En ce moment, toute notre équipe se concentre sur la coopération avec la FAA pour examiner nos protocoles de sécurité", a-t-elle expliqué. Et de préciser : "Ce serait tout simplement envoyer un mauvais message à notre équipe que d'organiser une journée d'investisseurs passionnante axée principalement sur les résultats financiers".

En mars, la FAA a annoncé avoir lancé un examen des procédures de sécurité en place chez United Airlines pour vérifier leur conformité après une série d'incidents aériens. Le 15 mars, un panneau externe était manquant sur l'un de ses Boeing 737-800 lorsqu'il a atterri dans l'Oregon. Le 8 mars, un Boeing 737 MAX est sorti de piste à Houston avec un train d'atterrissage gauche cassé. Et le 7 mars, un Boeing 777-200 a dû être dérouteré vers Los Angeles le 7 mars après avoir perdu un pneu au cours du décollage à San Francisco.

Aéroport de Nantes : le futur concessionnaire devrait être désigné d'ici début 2026

Le Figaro – 05/04/2024

Un comité de l'aéroport s'est réuni ce vendredi matin à Nantes, en présence du nouveau délégué ministériel. Celui-ci a livré quelques détails concernant le choix du futur exploitant.

«Plusieurs» candidats ont déposé un dossier afin de récupérer la concession de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Ils avaient jusqu'à vendredi 29 mars pour se manifester. Par souci de confidentialité, Emmanuel Mercenier, le nouveau délégué ministériel exclusivement en charge de ce sujet, n'en dira pas plus. Vendredi matin, l'ingénieur fraîchement nommé coprésidait avec le préfet un premier comité sur l'aéroport en vue de la modernisation de la plateforme aéroportuaire, à la préfecture de Nantes.

«J'avais pris un arrêté préfectoral en décembre 2023 pour le créer et nous avons attendu le délégué ministériel récemment nommé [pour le lancer]», a commenté le représentant de l'État en Loire-Atlantique Fabrice Rigoulet-Roze, à propos de ce nouveau dispositif rassemblant une quarantaine d'acteurs du territoire.

Un calendrier établi

Plusieurs points ont été abordés, en premier lieu l'appel d'offres, fil conducteur de ce serpent de mer. Un premier, lancé en 2019 après l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes, avait été stoppé par l'État. L'ancien ministre Clément Beaune était venu s'en expliquer à Nantes, début octobre, avant qu'un nouvel appel ne soit relancé en décembre. Les choses ont avancé. «Je peux dire qu'il y a eu des candidatures qui sont aujourd'hui en analyse. C'est une bonne nouvelle», s'est contenté d'affirmer le nouveau «Monsieur aéroport», Emmanuel Mercenier.

Ensuite, si tout se déroule comme convenu, «courant mai, nous pourrions retenir le ou les candidats qui seront admis à remettre une offre. Ce sera la seconde étape qui va venir assez vite, avec l'objectif calendaire de pouvoir publier un cahier des charges à l'été». In fine, le futur concessionnaire devrait être désigné d'ici «fin 2025 ou début 2026». En attendant, des travaux dits d'urgence vont être demandés à l'actuel exploitant (Aéroports du Grand Ouest) pour améliorer certains points comme le stationnement ou l'arrivée dans l'aérogare.

«J'en ai un peu ras le bol, j'espère que ce délégué ministériel pourra faire avancer les choses», a commenté Sandra Impériale, maire de Bouguenais, une commune exposée aux nuisances sonores, en sortant de la réunion. «J'ai dit que j'étais sceptique mais que j'étais prête à dialoguer pour que le couvre-feu soit respecté, pour que les riverains aient gain de cause et qu'on continue à moderniser la plateforme», a-t-elle poursuivi.

Étude sur la qualité de l'air

Concernant le couvre-feu, l'ancien ministre des Transports Clément Beaune s'était engagé à réécrire un arrêté concernant le couvre-feu pour mieux appliquer les sanctions en cas de non-respect. «Nous tenons l'objectif qu'au mois de juin l'arrêté soit signé par le ministre», a fait savoir l'ingénieur de formation Emmanuel Mercenier.

Celui-ci a également annoncé le renforcement des points de mesure sur le bruit «pour avoir des données bien précises» et un travail sur la qualité de l'air. Pour la première

fois, «une étude complète sur les effets de la santé vis-à-vis de l'aéroport» va être engagée. Menée en lien avec l'ARS, elle durera sept mois et sera en partie présentée lors du prochain comité dont la date retenue est le 1er juillet prochain.

Aéroports de Montréal veut investir 4 milliards d'ici 2028

Le Devoir – 04/04/2024

Aéroports de Montréal est en mesure de financer elle-même ses projets d'investissements de près de 4 milliards de dollars d'ici 2028 pour rendre l'accès à l'aéroport plus fluide, assure son président-directeur général, Yves Beauchamp. L'organisme sans but lucratif aurait toutefois besoin que le fédéral assouplisse les conditions de son bail pour la suite des choses.

M. Beauchamp a annoncé, jeudi, ses plans d'investissements dans le cadre d'un discours devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. « Nous avons 4 ans pour être capables d'accueillir 4 millions de personnes de plus qu'aujourd'hui », a-t-il déclaré devant un parterre de gens d'affaires qui ont affronté la tempête de neige pour entendre son discours matinal.

L'achalandage est d'ailleurs en forte hausse avec la forte reprise du transport aérien après le choc pandémique. L'aéroport de Montréal a accueilli 21 millions de passagers en 2023. C'est 32,3 % de plus qu'en 2022 et même 4,1 % de plus qu'en 2019 (avant la pandémie).

Les plans d'investissements d'ici 2028 comprennent l'ajout de stationnements, la construction d'un nouveau débarcadère, l'aménagement des accès routiers, la connexion avec le REM et l'ajout d'une jetée qui permettra de nouvelles portes d'embarquement satellite.

Au moment où Aéroports de Montréal fait pression sur le fédéral pour qu'on change les conditions de son bail afin d'accroître sa flexibilité financière, son nouveau patron assure que l'organisme sans but lucratif a les moyens de financer ses ambitions jusqu'en 2028.

Il a assuré qu'une augmentation des frais aéroportuaires n'était pas nécessaire pour financer ces projets. « On est capable de l'assumer à ce niveau-là sans être obligé d'augmenter ou quoi que ce soit, répond le dirigeant lors d'une mêlée de presse en marge de son discours. Donc, on est en mesure de le faire. Actuellement, notre dette n'est pas encore rendue au maximum qu'elle pourrait être en théorie. »

Objectif zéro dette en 2072

À la fin de 2022, la dette d'Aéroports de Montréal s'établissait à 2,2 milliards de dollars. M. Beauchamp a précisé que la dette est estimée à 350 \$ par passager.

Selon les conditions de son bail, l'organisme sans but lucratif a jusqu'à 2072 pour remettre les installations libres de dettes. « Ça cause un souci parce que ça veut dire qu'à partir de 2032, on n'a plus la fenêtre de 40 ans. [Ça entraînerait] donc des coûts supplémentaires au niveau de la dette. »

« Les 20 dernières années, avant 2072 [à partir de 2052], il n'y aura plus aucun intérêt pour investir massivement parce qu'il faudra rendre des équipements à Transports Canada », ajoute-t-il.

Après 2028, Aéroports de Montréal aura besoin de plus de financement pour des investissements « de plus grande envergure » prévus d'ici 2035, a-t-il mentionné dans son discours. En mêlée de presse, M. Beauchamp a estimé que les investissements nécessaires auraient une valeur « d'entre 7 milliards et 8 milliards de dollars », en incluant les 4 milliards de projets annoncés jeudi.

Financement privé, pour plus tard

Entré en fonction en septembre, Yves Beauchamp affirme avoir fait monter la pression « d'un cran » dans les démarches d'Aéroports de Montréal auprès du fédéral. Outre une extension du bail, il aimerait qu'on permette à Aéroports de Montréal « d'aller chercher du capital privé ».

M. Beauchamp assure toutefois ne pas avoir besoin de ces capitaux privés dans l'immédiat. « Si j'avais demain matin cette capacité-là d'aller faire financer un de mes projets ou un de nos projets, par la Caisse de dépôt [et placement du Québec] par exemple, ce ne serait peut-être pas une alternative immédiate parce que j'ai la possibilité d'aller sur les marchés obligataires avec des coûts beaucoup moindres qu'une dette contractée par du financement privé ou autre. »

« On peut émettre de la dette à 4 %-5 % ces temps-ci, alors que si on va avec les fonds de pension, on sera peut-être à 9 %, 10 %, voire même 11 % », précise-t-il.

Le président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Michel Leblanc, s'est dit rassuré de voir qu'Aéroports de Montréal avait les moyens d'investir à court terme. « C'était notre inquiétude. Le risque qu'on courait, c'était qu'après la pandémie, on avait retardé des investissements et qu'à cause d'enjeux de liquidités et de capacités de financement, on retarde davantage. »

La chambre de commerce fait également pression sur le fédéral afin d'accroître la flexibilité financière d'Aéroports de Montréal. « Si on n'est pas capable de changer la façon dont les aéroports se financent, on va frapper un mur, éventuellement. »

Au cours du discours, des militants environnementaux ont brièvement interrompu la présentation pour dénoncer « l'inaction climatique » et les plans de croissance de l'aéroport tandis que le transport aérien est un émetteur important de gaz à effet de serre. « Nos forêts brûlées, vous vous en câlissez », ont-ils scandé.

Etats-Unis : la maintenance aéronautiques impactée par une pénurie de main d'oeuvre qualifiée

Air Journal – 06/04/2024

Selon l'Administration américaine de l'aviation civile (FAA), environ 20 000 personnes de moins travaillent dans la maintenance aéronautique par rapport à la période pré-Covid, ce qui entraîne aujourd'hui un flux tendu de main d'oeuvre dans l'activité de maintenance, réparation et révision générale (MRO).

Les quelque 4 000 entreprises de maintenance aux Etats-Unis emploient près de 185 000 techniciens de maintenance aérienne (AMT) et ingénieurs, soit environ 44% du total mondial, selon l'Association des stations de réparation aéronautique civile (ARSA). Mais le secteur souffre d'une pénurie de main-d'oeuvre qualifiée, estimée à 24 000 techniciens en Amérique du Nord et qui devrait atteindre près de 40 000 d'ici 2028, d'après une étude du cabinet Oliver Wyman.

La pandémie de Covid-19 a poussé de nombreux baby-boomers à prendre leur retraite et, d'autres, à changer de travail. Selon plusieurs experts, ces départs ont entraîné une perte du transfert de savoir-faire entre anciens et nouveaux techniciens. Pour cause à effet, depuis un an, Boeing a subi moult problèmes de production et incidents, ayant culminé début janvier avec un 737 MAX-9 d'Alaska Airlines, neuf, qui a perdu une porte-bouchon en vol.

Pour stimuler l'attractivité de la maintenance aéronautique, le Congrès américain a adopté une loi en 2018 permettant à la FAA de verser des subventions ad hoc. Ainsi, 13,5 millions de dollars ont été attribués début mars à trente-deux écoles, dont vingt spécialisées dans la formation d'AMT.

Dans ses perspectives 2023-2042, Boeing prévoit que la demande en personnel qualifié restera "forte", avec un besoin de 690 000 nouveaux employés de maintenance dans l'aviation commerciale mondiale sur cette période. La flotte mondiale devrait grossir d'un tiers d'ici 2034, pour dépasser 36 400 avions commerciaux. Dans son sillage, l'activité de MRO devrait s'étoffer de près de 20%, à 124 milliards de dollars, selon le cabinet Oliver Wyman.

Sur le départ, le patron de Boeing a touché 32,8 millions de dollars en 2023

Les Echos – 06/04/2024

David Calhoun, le PDG de l'avionneur américain, a vu sa rémunération augmenter de plus de 45 % sur un an en 2023. Il a toutefois renoncé à une prime de 2,8 millions de dollars après l'incident grave sur un vol Alaska Airlines en janvier.

C'est un chiffre qui interpelle, compte tenu des déboires vécus par Boeing ces derniers mois. Dans un document publié vendredi, l'avionneur américain a annoncé une rémunération totale de 32,8 millions de dollars (30,24 millions d'euros), au titre de l'année 2023, pour son patron David Calhoun, dont le départ à la fin de cette année a été acté fin mars. Ce chiffre représente une hausse de 45,8 % par rapport à 2022, où sa rémunération s'était établie à 22,5 millions de dollars.

Dans le détail, le dirigeant de 66 ans, qui avait pris la suite de Dennis Muilenburg en 2020 avec la lourde charge de gérer la crise du 737 MAX, a touché un salaire de base inchangé de 1,4 million de dollars, auquel s'ajoutent 30,23 millions de dollars d'attributions d'actions et 1,13 million de revenus divers. David Calhoun devait également percevoir une prime de 2,8 millions de dollars, à laquelle il a renoncé après l'incident sur un 737 MAX d'Alaska Airlines en janvier, dont une cloison avait été arrachée en plein vol.

Un bonus sur les objectifs réussis abaissé

L'enquête menée par les autorités américaines avait par la suite révélé un défaut de maintenance chez Boeing, avec quatre boulons manquants sur la cloison incriminée. La crise de trop pour le PDG de l'avionneur, qui avait déjà dû gérer la pandémie de Covid-19,

les défauts de fabrications sur le 787 et de nouvelles défaillances structurelles sur le 737 MAX. S'il a su amorcer le redressement des ventes, le titre Boeing à Wall Street reste encore très éloigné de son niveau de début 2019.

Dans le document publié vendredi, le conseil d'administration de Boeing a estimé que David Calhoun « a répondu de la bonne manière (ndlr, à l'incident d'Alaska Airlines) en prenant la responsabilité de l'incident, en faisant preuve de transparence vis-à-vis des autorités et des clients, et en engageant des mesures pour améliorer l'exigence de qualité de Boeing et de ses sous-traitants ». Il dit par ailleurs avoir accepté l'abandon par le dirigeant de sa prime de résultat au titre de 2023.

Le conseil d'administration a dit également apporter plusieurs changements à son programme de rémunération pour 2024 pour le lier plus directement aux objectifs de sécurité et de qualité. Les bonus et primes d'intéressement à long terme pourraient ainsi être fortement réduits si ceux-ci ne sont pas « atteints dans les délais ». Pour David Calhoun, ces nouvelles mesures doivent se traduire en 2024 par la réduction d'une prime liée à ces objectifs de 17 à 13,3 millions de dollars.

« Incident moteur » sur un Boeing de Southwest, le régulateur FAA enquête

L'Agence américaine de l'aviation civile (FAA) a ouvert des investigations après un problème survenu jeudi soir sur un Boeing 737 de la compagnie américaine Southwest. « Le vol Southwest Airlines 1928 a annulé son décollage et est retourné au terminal de l'aéroport international Lubbock Preston Smith, au Texas, [...] après que l'équipage a signalé des problèmes de moteur », a indiqué le régulateur. La compagnie aérienne a précisé que le vol a été « interrompu en toute sécurité » et « l'avion est retourné à la porte d'embarquement par ses propres moyens ».

Les défis de Boeing pour sortir des turbulences (podcast)

Les Echos – 05/04/2024

L'avionneur américain n'en finit pas d'accumuler les accidents et perd de l'altitude en Bourse. Pour « La Story », le podcast d'actualité des « Echos », Pierrick Fay et ses invités reviennent sur la série noire de Boeing, qui profite à Airbus.

Nouvelle série noire pour Boeing. Début janvier, la porte d'un 737 Max d'Alaska Airlines s'est arrachée en vol. Quatre boulons manquaient pour la fixer. En mars c'est la roue d'un

777 qui s'est détachée. Pas de victimes heureusement. Mais des conséquences dévastatrices pour la réputation de l'avionneur . En 5 ans, l'action Boeing a perdu la moitié de sa valeur.

La tourmente a commencé , tragiquement, avec les crashes de 2018 et 2019 des 737 Max, un appareil alors fraîchement, et vraisemblablement hâtivement, certifié. Le groupe avait pu éviter un procès en versant 2,5 milliards de dollars d'amendes et d'indemnisations, dans le cadre de la procédure américaine du « plaider-coupable ».

Conclusions accablantes

Outre raviver les plaies des familles des victimes d'alors, les nouvelles négligences pourraient remettre en cause cet accord passé. Les conclusions de l'audit réalisé par la Federal Aviation Administration (FAA) à la suite de la porte arrachée sont accablantes. Elles pointent des dizaines de problèmes dans le processus de fabrication des appareils Boeing.

Après des départs massifs d'équipes anciennes, l'avionneur pourrait également connaître une certaine perte de compétences. Le renouvellement se passe désormais au sommet de Boeing. Son PDG David Calhoun , qui avait été appelé pour redresser la barre en 2019, vient d'annoncer qu'il quittera son poste à la fin de l'année. Quant au président Larry Kellner, il ne sera pas candidat pour un nouveau mandat.

Alaska Airlines : Boeing paie 160 millions pour la porte arrachée

L'Echo Touristique – 05/04/2024

En janvier, un Boeing 737 MAX 9 d'Alaska Airlines a été contraint de se dérouter suite à l'arrachement en vol d'une issue de secours.

Alaska Airlines a déclaré jeudi que Boeing lui avait versé environ 160 millions de dollars au cours du premier trimestre à titre de compensation initiale pour faire face à l'impact de l'immobilisation temporaire des jets 737 MAX 9. Ce paiement équivaut à la perte de profits au cours du trimestre, a déclaré la compagnie américaine.

En janvier, un MAX 9 exploité par Alaska Airlines a été victime de l'explosion d'un panneau de cabine en plein vol. L'explosion en vol a laissé un trou béant dans l'avion et a forcé un atterrissage d'urgence. Aucune des 170 personnes à bord n'a été blessée. Cet

incident a conduit la Federal Aviation Administration à immobiliser 171 avions pendant environ trois semaines. Depuis, Boeing s'enfoncé chaque semaine un peu plus dans la tourmente.

Alaska Airlines veut plus d'argent

Dans une mise à jour pour les investisseurs publiée jeudi, Alaska Airlines a déclaré que l'immobilisation lui avait coûté « environ 160 millions de dollars de bénéfice avant impôts au premier trimestre, comprenant principalement la perte de revenus, les coûts dus à des opérations irrégulières et les coûts de remise en service de [sa] flotte ».

La compagnie aérienne américaine a déclaré que Boeing lui avait versé « environ 160 millions de dollars en espèces au cours du premier trimestre » au titre de ce qu'elle appelle une « compensation initiale ». « Une compensation supplémentaire devrait être fournie au-delà du premier trimestre, dont les conditions complètes sont confidentielles », a poursuivi Alaska Airlines.

Les PNC de Frontier Airlines furieux contre les nouveaux horaires qui les obligent à dormir à la maison chaque nuit

Air Journal – 05/04/2024

Les agents de bord de la compagnie aérienne à bas prix Frontier Airlines affirment que le projet de modifier radicalement la stratégie opérationnelle en réduisant le nombre d'escales de nuit jusqu'à 90 % constitue un « conflit majeur » qui ne leur apportera que des difficultés économiques.

N'ayant pas réussi à déclarer de bénéfice au cours de trois des quatre derniers trimestres, Frontier, basée à Denver, se lance dans un programme de redressement majeur qui verra la compagnie aérienne à bas prix délaisser les destinations principalement axées sur les loisirs, notamment en Floride, en faveur des destinations traditionnelles du marché à tarifs élevés. Le directeur général Barry Biffle a imputé les récents malheurs de Frontier à la sursaturation des marchés de loisirs populaires, en particulier lorsque le transporteur est en concurrence avec d'autres compagnies aériennes à bas prix comme Southwest, JetBlue et Spirit Airlines.

Biffle souhaite que Frontier affronte les transporteurs traditionnels comme Delta et United et ajoute de nouveaux produits pour attirer les clients les plus dépensiers, comme une

disposition des sièges en classe affaires européenne où le siège du milieu dans une rangée standard de sièges économiques est bloqué.

Parallèlement à la refonte des destinations et des produits de Frontier, il est prévu de réinventer la façon dont la compagnie aérienne utilise ses avions dans le but de ramener les avions à leur base chaque nuit – la stratégie privilégiée par les compagnies aériennes à bas prix à travers l'Europe. L'Association of Flight Attendants (AFA-CWA), qui représente les membres d'équipage de Frontier, affirme cependant que le passage à cette nouvelle stratégie nécessitera de renégocier un contrat avec ses membres, car la convention collective actuelle n'est pas conçue pour ce type de modèle.

Traditionnellement, les agents de bord sont payés en fonction du temps qu'ils passent à voler, ainsi que du temps qu'ils passent loin de chez eux. L'accord actuel récompense les agents de bord qui effectuent des voyages plus longs au cours desquels ils peuvent passer plusieurs jours loin de chez eux, visitant différentes villes chaque nuit. « C'est un exemple flagrant de cupidité des entreprises », a fustigé mercredi Sara Nelson, présidente du syndicat des agents de bord. « Le plan de redressement de la direction consiste à transférer les coûts de l'entreprise, y compris l'hôtel et le transport, directement sur les agents de bord individuels. Si Frontier veut apporter ces changements, ils doivent négocier pour refléter le tout nouveau modèle commercial », a poursuivi Nelson.

Le syndicat a écrit à la direction de Frontier pour lui dire qu'il estime que le nouveau modèle commercial constitue un conflit majeur au regard de la loi et nécessite de nouvelles négociations en dehors des négociations contractuelles normales. En Europe, les compagnies aériennes low cost mettent en avant la possibilité de retourner à leur base tous les soirs comme un avantage particulièrement apprécié des agents de bord ayant de jeunes familles ou des personnes souhaitant maintenir une vie sociale à la maison. Mais Nelson explique que la grande majorité des agents de bord de Frontier parcourent plus de 90 miles jusqu'à leur aéroport de base. S'ils ne vivent pas réellement dans la ville où ils sont « basés », ils se retrouvent obligés d'avoir la responsabilité de se loger dans cette ville, signifiant qu'ils devront passer plus de temps dans les hôtels à leurs propres frais.

Les agents de bord de la compagnie aérienne à bas prix Frontier Airlines affirment que le projet de modifier radicalement la stratégie opérationnelle en réduisant le nombre d'escales de nuit jusqu'à 90 % constitue un « conflit majeur » qui ne leur apportera que des difficultés économiques.

N'ayant pas réussi à déclarer de bénéfice au cours de trois des quatre derniers trimestres,

Frontier, basée à Denver, se lance dans un programme de redressement majeur qui verra la compagnie aérienne à bas prix délaissier les destinations principalement axées sur les loisirs, notamment en Floride, en faveur des destinations traditionnelles du marché à tarifs élevés. Le directeur général Barry Biffle a imputé les récents malheurs de Frontier à la sursaturation des marchés de loisirs populaires, en particulier lorsque le transporteur est en concurrence avec d'autres compagnies aériennes à bas prix comme Southwest, JetBlue et Spirit Airlines.

Biffle souhaite que Frontier affronte les transporteurs traditionnels comme Delta et United et ajoute de nouveaux produits pour attirer les clients les plus dépensiers, comme une disposition des sièges en classe affaires européenne où le siège du milieu dans une rangée standard de sièges économiques est bloqué.

Parallèlement à la refonte des destinations et des produits de Frontier, il est prévu de réinventer la façon dont la compagnie aérienne utilise ses avions dans le but de ramener les avions à leur base chaque nuit – la stratégie privilégiée par les compagnies aériennes à bas prix à travers l'Europe. L'Association of Flight Attendants (AFA-CWA), qui représente les membres d'équipage de Frontier, affirme cependant que le passage à cette nouvelle stratégie nécessitera de renégocier un contrat avec ses membres, car la convention collective actuelle n'est pas conçue pour ce type de modèle.

Traditionnellement, les agents de bord sont payés en fonction du temps qu'ils passent à voler, ainsi que du temps qu'ils passent loin de chez eux. L'accord actuel récompense les agents de bord qui effectuent des voyages plus longs au cours desquels ils peuvent passer plusieurs jours loin de chez eux, visitant différentes villes chaque nuit. « C'est un exemple flagrant de cupidité des entreprises », a fustigé mercredi Sara Nelson, présidente du syndicat des agents de bord. « Le plan de redressement de la direction consiste à transférer les coûts de l'entreprise, y compris l'hôtel et le transport, directement sur les agents de bord individuels. Si Frontier veut apporter ces changements, ils doivent négocier pour refléter le tout nouveau modèle commercial », a poursuivi Nelson.

Le syndicat a écrit à la direction de Frontier pour lui dire qu'il estime que le nouveau modèle commercial constitue un conflit majeur au regard de la loi et nécessite de nouvelles négociations en dehors des négociations contractuelles normales. En Europe, les compagnies aériennes low cost mettent en avant la possibilité de retourner à leur base tous les soirs comme un avantage particulièrement apprécié des agents de bord ayant de jeunes familles ou des personnes souhaitant maintenir une vie sociale à la maison. Mais Nelson explique que la grande majorité des agents de bord de Frontier parcourent plus de

90 miles jusqu'à leur aéroport de base. S'ils ne vivent pas réellement dans la ville où ils sont « basés », ils se retrouvent obligés d'avoir la responsabilité de se loger dans cette ville, signifiant qu'ils devront passer plus de temps dans les hôtels à leurs propres frais.

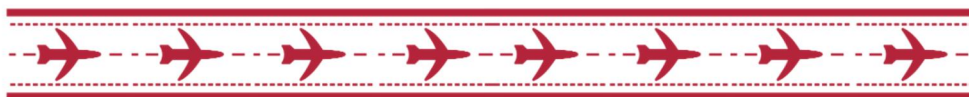
Airbus lance sa compagnie aérienne pour le fret XXL

Usine Nouvelle – 07/04/2024

Airbus a décroché fin janvier une nouvelle certification, non pas pour l'un de ses avions, mais pour sa propre... compagnie aérienne.

Lancé il y a deux ans, Airbus Beluga Transport (AiBT) a décroché le sésame permettant à cette entité de l'avionneur d'être considérée comme un opérateur aérien capable de servir n'importe quel client et non plus seulement les besoins de son groupe. Sa spécialité : le transport de fret pour le compte d'industriels, et plus précisément pour des pièces de grand gabarit.

Car AiBT, qui emploie pour l'heure une soixantaine de personnes, met à profit trois Beluga ST qui seront bientôt rejoints par deux autres appareils similaires. Ces imposants engins sont exploités sur l'aéroport de Franczal, situé au sud de Toulouse (Haute-Garonne). Pour AiBT, l'enjeu est double. La compagnie aérienne va peu à peu étendre son périmètre d'action au-delà du réseau des sites d'Airbus et se diversifier dans la nature des pièces transportées. Elle pourrait devenir un acteur du fret militaire, en sous-capacité.



PROGEXA

*Des experts au service exclusif
des représentants du personnel*