

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 11 avril 2024 :

- **Le Sénat vote en faveur d'un droit de grève limité dans les transports pour certaines périodes**
- **Malgré sa « trêve olympique », le principal syndicat des aiguilleurs du ciel menace de faire grève**
- **La grande réforme du contrôle aérien affronte son premier préavis de grève**
- **« Singulier », « exceptionnel » ou « extraordinaire » : Le Guide Michelin lance son palmarès des hôtels**
- **Boeing : la crise s'étend aux avions long-courriers après l'apparition d'un lanceur d'alerte**
- **UN INGÉNIEUR DE BOEING DÉCLARE QUE L'ENTREPRISE A UTILISÉ DES RACCOURCIS POUR ASSEMBLER LES 787 DREAMLINER**
- **Comment Safran mise sur les start-up pour bousculer l'aéronautique**
- **UPS VA RECRUTER 300 PILOTES APRÈS AVOIR REMPORTE LE CONTRAT DE SERVICE POSTAL AMÉRICAIN**

- **La compagnie aérienne allemande Lufthansa suspend ses vols vers Téhéran**
 - **TWIN JET RENFORCE SON PROGRAMME DE VOLS SUR LA LIGNE TOULOUSE/RENNES**
 - **VOLOTEA VA RELIER LILLE À AGADIR**
 - **La Commission européenne ouvre la voie aux taxis aériens**
-

Le Sénat vote en faveur d'un droit de grève limité dans les transports pour certaines périodes

Le Monde – 9 avril 2024

Le texte octroie au gouvernement un quota de trente jours par an durant lesquels les « personnels des services publics de transports » – excepté le secteur aérien – seraient privés de leur droit de grève, avec une limite de sept jours d'affilée par période d'interdiction.

Vacances scolaires, jours fériés... Contre l'avis du gouvernement, le Sénat a adopté mardi 9 avril une proposition de loi pour limiter les grèves dans les transports pendant certaines périodes, suscitant un débat très abrasif à quelques mois des Jeux olympiques (JO) de Paris 2024. Mesures nécessaires pour « assurer la continuité du service » ou « attaques délibérées contre le droit de grève » ? Les clivages ont été ravivés entre la gauche, farouchement opposée au texte, et la majorité sénatoriale de la droite et du centre, parvenue sans surprise à le faire adopter à 211 voix contre 112.

« Trop, c'est trop. Nos concitoyens n'en peuvent plus », a lancé le chef des sénateurs centristes Hervé Marseille, auteur de cette proposition de loi déposée en février, alors qu'au moins 150 000 voyageurs avaient vu leur départ en vacances perturbé par une mobilisation des contrôleurs de la SNCF. « Face aux excès », il faut « rétablir un équilibre entre droit de grève et continuité du service », a-t-il ajouté.

Le texte du patron de l'Union des démocrates et indépendants (UDI) octroie au gouvernement un quota de trente jours par an durant lesquels les « personnels des services publics de transports » – excepté le secteur aérien – seraient privés de leur droit de grève, avec une limite de sept jours d'affilée par période d'interdiction.

Ces jours sanctuarisés ne concerneraient que certaines périodes : vacances scolaires, jours fériés, élections et référendums ainsi que des événements « d'importance majeure », comme les JO. Et l'interdiction de faire grève serait limitée aux seules heures de pointe et aux personnels indispensables au fonctionnement du service.

Des syndicats menacent de se mobiliser

« Nous disons oui au droit de grève mais non au blocage absolu de tout un pays », a affirmé le rapporteur Philippe Tabarot (Les Républicains). « Ce n'est pas possible, pendant les JO, de prendre en otage des milliers de Français qui se sont sacrifiés pour acheter des billets pour assister aux compétitions », s'est également justifié son collègue Michel Savin, alors que plusieurs syndicats menacent de se mobiliser pendant cette période.

Le texte prévoit aussi d'allonger le délai de déclaration des grévistes de quarante-huit à soixante-douze heures, de rehausser le « niveau minimal de service » aux heures de pointe avec un processus de réquisitions sous conditions strictes, ainsi qu'un dispositif de caducité de certains préavis non suivis d'effet, pour lutter contre les « préavis dormants » qui courent parfois pendant plusieurs mois.

Autre mesure votée : celle qui impose aux salariés souhaitant faire grève de rejoindre le mouvement dès le début de leur service et non en cours de journée. Une manière de lutter contre les « grèves de cinquante-neuf minutes », moins coûteuses pour le salarié mais sources, selon la droite, d'une grande désorganisation.

Ce débat avait été rouvert lors des vacances scolaires de février, notamment par la déclaration très commentée du premier ministre, Gabriel Attal, qui avait déploré une « forme d'habitude » à la grève pendant certaines périodes et affirmé que si « la grève est un droit », « travailler est un devoir ».

La gauche s'est opposée en bloc, sans succès

Mais le ministre des transports, Patrice Vergriete, s'est finalement opposé au texte, questionnant sa conformité avec la Constitution et refusant de « monter les Français les uns contre les autres, ceux qui ont les moyens de partir en vacances contre ceux qui se lèvent tous les matins pour aller au travail ». Cette position risque de compliquer les chances d'une inscription du texte à l'Assemblée nationale à court terme.

Certains membres de la majorité présidentielle ont néanmoins voté pour, comme les sénateurs Horizons qui siègent pour la plupart au groupe des Indépendants, ou leurs collègues du MoDem, affiliés au groupe centriste. Le groupe macroniste s'est abstenu. Toute la gauche s'est opposée en bloc à ce texte, sans succès. « A trois mois des JO, c'est une provocation qui risque de mettre le feu aux poudres dans un contexte de grave crise sociale », s'est inquiétée la communiste Marie-Claude Varailles. « La majorité sénatoriale tente de se réapproprier le droit aux vacances au nom de l'intérêt général », a renchéri le socialiste Olivier Jacquin, son collègue écologiste Guillaume Gontard dénonçant pour sa part « un texte qui s'assoit clairement sur notre Constitution et notre histoire ».

Ces derniers jours, la CGT Transports avait aussi fustigé « l'élan de populisme » de la majorité sénatoriale, l'accusant de vouloir « mieux servir les intérêts du capital ».

Malgré sa « trêve olympique », le principal syndicat des aiguilleurs du ciel menace de faire grève

La Tribune – 10 avril 2024

L'organisation, qui représente 60% des voix chez les contrôleurs, évoque, sans plus de précision, une « volte-face » qui met « directement en cause la sincérité » des négociations en cours avec la Direction générale de l'aviation civile.

Coup de colère chez le principal syndicat de contrôleurs aériens. Le SNCTA a déposé ce mercredi un préavis de grève pour le jeudi 25 avril afin de dénoncer une nouvelle version, selon elle « inacceptable », d'un protocole en cours de négociation visant à restructurer les services de navigation aérienne.

« La version publiée (par la Direction générale de l'aviation civile, DGAC) n'est aucunement signable pour le SNCTA qui la considère comme une provocation si ce n'est une insulte », indique donc le syndicat sur son site internet.

« Volte-face » dans les négociations dénonce le SNCTA

L'organisation, qui représente 60% des voix chez les contrôleurs, évoque, sans plus de précision, une « volte-face » qui met « directement en cause la sincérité des négociations et les compromis trouvés jusque-là ». Dans un communiqué, elle indique avoir refusé de participer à une réunion convoquée « en urgence » par la DGAC ce mercredi après-midi. Sollicitée par l'AFP, la DGAC n'a pas souhaité réagir, le SNCTA n'était pas joignable dans l'immédiat. Un autre syndicat, l'UNSA-UTCAC, a lui aussi annoncé refuser de participer à cette réunion et a également déposé un préavis de grève pour le 25 avril, exigeant « le lancement immédiat d'une réelle concertation ».

« Non seulement cette dernière version n'est pas à la hauteur des réformes envisagées en matière d'accompagnement social, mais elle revient sur des éléments déjà négociés », a expliqué, plus tôt dans la journée, le SNCTA, au journal Les Echos. Le quotidien indique également qu'une issue positive de la négociation est toujours possible. « C'est pour cela que nous avons fixé une date à quinze jours. Si nous avions voulu faire grève à tout prix, nous nous serions contentés du délai minimum de cinq jours », a justifié aux Echos le SNCTA.

Une « trêve olympique » pourtant négociée

Entamée il y a 15 mois, la négociation prévoit de refondre l'organisation du contrôle aérien en France : maillage territorial des services de navigation aérienne, réorganisation du travail des contrôleurs pour faire face à l'augmentation annoncée du trafic aérien, en contrepartie de hausses de rémunérations et d'embauches.

Ce préavis de grève lancé ce mercredi détonne car le SNCTA a originellement adopté, en septembre dernier le principe d'une « trêve olympique » d'ici la fin des JO de Paris. Celle-ci était conditionnée par « une augmentation indemnitaire » et de nouvelles discussions salariales après les JO. Le syndicat majoritaire avait également apporté son soutien à la loi, entrée en vigueur en début d'année, obligeant les contrôleurs à déclarer individuellement leur participation à une grève deux jours à l'avance.

Grèves en série

Pour rappel, le trafic aérien a été régulièrement perturbé en 2023 par des grèves d'aiguilleurs du ciel, notamment lors du conflit sur la réforme des retraites. Une série de mobilisation qui avait conduit la DGAC à demander aux compagnies aériennes d'annuler de façon préventive une partie de leurs vols. Toutes ces grèves avaient également ulcéré les compagnies aériennes qui desservent la France, ou passent par son espace aérien, le plus survolé d'Europe.

L'association Airlines for Europe (A4E), qui défend les intérêts de grands transporteurs basés sur le Vieux Continent, dont Ryanair, easyJet, Air France, Lufthansa et British Airways, avait interpellé en mai dernier, la Commission européenne pour qu'elle instaure un « arbitrage obligatoire » avant une grève ou la « protection des survols » du pays touché par un mouvement social.

La grande réforme du contrôle aérien affronte son premier préavis de grève

Les Echos – 10 avril 2024

Malgré quinze mois de négociations, la direction de l'aviation civile et le principal syndicat de contrôleurs aériens ne sont pas parvenus à un accord sur l'ambitieux projet de refonte des services de la navigation aérienne. Un préavis de grève a même été déposé pour le 25 avril, qui va prolonger les discussions.

Le grand projet de refonte des services de la navigation aérienne en France n'a pas obtenu sa « clearance ».

Après quinze mois de discussions sur ce projet de réorganisation sans précédent, direction et syndicats de l'aviation civile ne sont pas parvenus à un accord sur la version finale du protocole présentée lundi dernier.

Le principal syndicat de contrôleurs aériens, le SNCTA, sans lequel aucun accord ne peut être conclu, a non seulement refusé de signer le texte, qualifié de « provocation », mais il a même accompagné son refus d'un préavis de grève national pour le jeudi 25 avril, pour l'ensemble des contrôleurs aériens. Un autre syndicat, l'UNSA-UTCAC, appelle aussi à la grève le 25 avril. De quoi occasionner de nombreux retards et annulations de vols dans le ciel français.

Quinze jours pour éviter la grève

« Non seulement cette dernière version [la V4 NDLR] n'est pas à la hauteur des réformes envisagées en matière d'accompagnement social, mais elle revient sur des éléments déjà négociés, explique-t-on au SNCTA. »

Cependant, malgré ce durcissement, l'espoir de parvenir à un accord n'a pas totalement disparu. Avec le dépôt du préavis de grève va en effet s'ouvrir une nouvelle phase de négociations. « C'est pour cela que nous avons fixé une date à quinze jours, souligne-t-on au SNCTA. Si nous avons voulu faire grève à tout prix, nous nous serions contentés du délai minimum de cinq jours. »

Un projet de réorganisation sans précédent

Le projet de refonte du contrôle aérien, révélé dans « Les Echos » fin mars, vise à accélérer la modernisation du contrôle aérien français, très en retard sur les autres pays européens, et à augmenter sa productivité.

Cela passerait notamment par une réduction de moitié du nombre de centres de contrôle du trafic en approche et par la fermeture, d'ici à 2035, d'un quart des tours de contrôle en France. Il s'accompagnerait d'une gestion plus stricte du temps de travail des contrôleurs aériens, avec davantage d'astreintes durant les pointes de trafic, assorties de la généralisation de badgeuses sur les sites pour contrôler leur temps de présence effectif.

Du donnant-donnant

La nécessité de moderniser et rendre plus efficace les services de la navigation aérienne (DSNA) ne semble pas faire débat à la DGAC. Le principal point de blocage porte sur les hausses de rémunération et les progressions indiciaires réclamées en contrepartie de cette réorganisation.

Aucun chiffre précis n'est dévoilé, probablement par crainte de braquer l'opinion publique, mais les représentants des contrôleurs réclameraient une hausse à deux chiffres, étalée dans le temps d'ici à 2030, tenant compte de l'augmentation attendue du trafic de 10 % à 20 % d'ici la fin de la décennie. Une exigence qui aurait été arbitrée négativement par le ministère de l'Economie.

« Si les pouvoirs publics veulent faire converger les règles de fonctionnement du contrôle aérien français avec celles des autres pays européens, il doit aussi y avoir une convergence sur le plan social. Or les contrôleurs aériens français sont deux à trois fois moins bien payés que leurs homologues européens, pour un temps de travail supérieur, argumente le secrétariat général du SNCTA. Par ailleurs, il faut savoir que les salaires des contrôleurs aériens sont payés par les redevances de vols acquittées par les compagnies aériennes, et qu'ils ne coûtent rien aux contribuables. »

« Singulier », « exceptionnel » ou « extraordinaire » : Le Guide Michelin lance son palmarès des hôtels

Les Echos – 8 avril 2024

Les premières « Clefs Michelin » ont été attribuées lundi à plusieurs dizaines d'établissements français, sur le modèle des célèbres étoiles.

Sur le modèle des restaurants étoilés, 189 hôtels français ont été récompensés lundi par le Guide Michelin, qui s'attaque désormais au secteur de l'hospitalité. Le célèbre guide rouge a dévoilé le tout premier palmarès des « clefs Michelin », qui distingue des établissements permettant à leurs clients de vivre une « expérience exceptionnelle ».

« Ce n'est pas la mise en avant d'un catalogue de prestations, mais le fruit d'une sélection de nos inspecteurs sur le terrain. On s'affranchit des marques et des standards hôteliers », affirme Gwendal Poullennec, directeur international du Guide Michelin.

Des hôtels qui deviennent « une destination en soi »

Comme pour la restauration, plusieurs critères devront faire la différence : « Etre une porte ouverte sur la destination, la qualité et la constance du service, une cohérence entre le niveau de prix et la prestation, le fait que l'établissement offre une expérience authentique, avec un accueil mémorable », énumère le dirigeant.

Au total, 24 hôtels ont obtenu trois clefs, la plus haute distinction, qui couronne un « séjour extraordinaire, devenant une destination en soi ». On y retrouve des grands hôtels parisiens, à l'image du Four Seasons Hotel Georges V, qui offre « l'un des spas les plus exceptionnels de la capitale », ou de Cheval Blanc (groupe LVMH, également propriétaire des « Echos ») qui « invite à une contemplation captivante » de la capitale.

En région, une vingtaine d'établissements ont aussi été distingués. Parmi eux figurent la Villa La Coste, située dans un domaine viticole au Puy-Sainte-Réparate. Quant à l'hôtel Les Sources de Caudalie, situé dans le vignoble bordelais, il en est question comme d'un « écrin de bien-être », grâce à ses traitements de vinothérapie.

En parallèle, 38 hôtels ont été récompensés par deux clefs, offrant la promesse d'un séjour « exceptionnel ». On y trouve L'Apogée à Courchevel, la Ferme Saint Siméon à Honfleur, le Castelbrac à Dinard ou encore les Roches Blanches à Cassis.

La promesse d'un séjour « singulier »

Enfin, 127 établissements ont obtenu une clef, synonyme de séjour « singulier ». Ces derniers ont la particularité, quelle que soit leur gamme, d'offrir « bien plus que les établissements de prix similaires ». C'est le cas d'un hôtel situé au cœur de l'Abbaye royale de Fontevraud, près de Saumur, dont les clients peuvent profiter en soirée lorsque les portes sont closes pour le grand public. Accessible à partir de 130 euros la nuit, il dispose accessoirement d'un restaurant étoilé, symbolisant la volonté du guide Michelin « d'accompagner les voyageurs tout au long de leur séjour ».

Ainsi, plusieurs établissements bénéficient à la fois d'une étoile et d'une clef : la Maison Aribert (Saint-Martin-d'Uriage), Le Clos des Sens (Annecy), l'Auberge La Fenièrre (Cadenet), Le Petit Nice (Marseille), l'Auberge du Père Bise (Talloires) ou encore la Villa Grand Voile Christopher Coutanceau (La Rochelle).

Parmi les autres hôtels primés, on retrouve des Parisiens, avec Les Bains, boutique-hôtel design qui a pris ses quartiers dans l'ancienne boîte de nuit des Bains Douches, ou le Château Voltaire, situé à deux pas de l'Opéra Garnier. A Valenciennes, Le Royal Hainaut, « signe la renaissance d'un ancien hôpital de briques rouges construit au XVIIIe siècle » tandis qu'en Alsace, Les Haras, situé dans les anciens haras royaux de Strasbourg, « est un exemple magistral de réhabilitation architecturale ». En Corse, à Sartène, le Domaine de Murtoli (l'Hôtel de la Ferme) « invite à une retraite apaisante au coeur du maquis ».

Virage stratégique

Tous les établissements récompensés, comme l'ensemble des 6.000 hôtels présélectionnés à travers le monde, seront disponibles à la réservation sur la plateforme développée par le Guide Michelin. Avec l'idée « d'accompagner » le client gastronome dans son séjour, même si l'attribution d'une clef est décorrélée de son offre de restauration. « On veut offrir le meilleur des deux mondes et un service complet », souligne Gwendal Poullennec, qui dévoilera dans les prochaines semaines la liste des hôtels distingués à l'étranger.

Cette incursion dans le monde de l'hospitalité sera également synonyme de revenus supplémentaires pour le Guide, puisqu'il perçoit une commission de 10 à 15 % sur les réservations effectuées sur sa plateforme. Avant, peut-être, d'élargir son périmètre d'activités à d'autres services, à la manière d'une agence de voyages. « Cela va ouvrir des perspectives », reconnaît le dirigeant, qui entend toutefois procéder par étapes. Dans l'hôtellerie, s'imposer comme un « faiseur de rois » comme dans la restauration prendra du temps. Et cette nouvelle stratégie « va révéler son potentiel dans plusieurs années », estime-t-il.

Boeing : la crise s'étend aux avions long-courriers après l'apparition d'un lanceur d'alerte

Les Echos – 10 avril 2024

Alors que Boeing se débat encore avec les problèmes du 737 MAX, l'un de ses ingénieurs l'accuse publiquement d'avoir négligé d'éventuels défauts de fabrication sur ses long-courriers 787 et 777. La FAA a ouvert une enquête de plus.

Encore une mauvaise nouvelle potentiellement lourde de conséquences pour Boeing. L'autorité américaine de l'aviation civile (FAA) a annoncé mardi soir l'ouverture d'une

nouvelle enquête, à la suite des déclarations d'un ingénieur de Boeing sur de nouveaux problèmes de qualité touchant cette fois les appareils long-courriers.

Dans une interview au « New York Times », Sam Salehpour, un ingénieur travaillant depuis dix ans chez Boeing dans le domaine des contrôles de qualité, affirme que l'avionneur aurait ignoré ses mises en garde concernant des défauts de qualité dans le processus d'assemblage des 787 et des 777, les deux principales familles d'avions long-courriers de Boeing.

Boeing réfute toutes ses accusations

Selon lui, les tronçons de fuselage en fibre de carbone des 787, qui arrivent déjà préfabriqués sur la chaîne d'assemblage de Charleston, en Caroline du Sud, ne seraient pas correctement assemblés les uns aux autres « et pourraient se dissocier en plein vol après avoir effectué des milliers de vols ».

De minuscules débris de forage seraient en effet susceptibles de s'être glissés entre les sections avant et arrière du fuselage, explique-t-il dans un courrier adressé à la FAA. L'ingénieur accuse également Boeing d'avoir pris des mesures de rétorsion contre lui après ses alertes sur ce qu'il qualifie de problèmes affectant potentiellement l'intégrité structurelle des appareils.

Dans un communiqué, Boeing réfute ses accusations, qualifiant ces affirmations « d'inexactes », et affirmant que les fuselages de 787 avaient été conçus et testés pour pouvoir supporter jusqu'à 44.000 cycles de pressurisation, soit l'équivalent de soixante-dix ans d'exploitation.

Soucis d'assemblage

Depuis son entrée en service en 2011, aucun des quelque 1.200 B787 en service dans le monde n'a connu d'accident grave en vol, les deux seuls appareils détruits ayant été victimes d'incendies au sol. Même chose pour les 777, entrés en service en 1995, et dont la méthode de production n'est pas la même que celle du 787.

Cependant, des problèmes d'assemblage des tronçons de fuselage avaient bien été détectés en 2007 sur les premiers exemplaires de 787, avant même leur entrée en service. Ces défauts avaient conduit Boeing à retarder de plusieurs années la livraison des premiers exemplaires.

En 2020, la découverte par des ingénieurs de Boeing d'autres défauts de fabrication sur des tronçons de fuselage et sur les fixations de l'empennage d'un certain nombre de 787 avait aussi contraint l'avionneur, en accord avec la FAA, à stopper les livraisons de 787 pendant près d'une année.

« Aucun problème de sécurité », selon Boeing

« Les problèmes soulevés ont été soumis à un examen technique rigoureux sous la supervision de la FAA, précise Boeing dans un communiqué. Cette analyse a validé que

ces problèmes ne présentent aucun problème de sécurité et que l'avion maintiendra sa durée de vie sur plusieurs décennies. Nous continuons de surveiller ces problèmes dans le cadre des protocoles réglementaires établis et encourageons tous les employés à s'exprimer lorsque des problèmes surviennent. Les représailles sont strictement interdites chez Boeing », assure l'avionneur.

Les affirmations de Boeing n'ont toutefois pas dissuadé la FAA de mener sa propre enquête sur les faits dénoncés dans l'interview.

L'ingénieur a également été invité à témoigner la semaine prochaine devant une commission d'enquête sénatoriale consacrée aux problèmes de Boeing. L'avionneur n'a donc pas fini de souffrir.

Cependant, pour l'heure, la FAA n'a pas demandé à Boeing de stopper ni de ralentir les livraisons de 787 et de 777, contrairement à ce qui a été fait pour les 737 MAX monocouloirs. Ce qui semble indiquer que l'autorité américaine ne décèle pas, dans les accusations de l'ingénieur, un risque immédiat pour la sécurité. Sans quoi elle aurait probablement cloué au sol les 787, comme c'est arrivé en 2013, même si l'appareil représente aujourd'hui l'une des rares sources de profit de l'avionneur.

UN INGÉNIEUR DE BOEING DÉCLARE QUE L'ENTREPRISE A UTILISÉ DES RACCOURCIS POUR ASSEMBLER LES 787 DREAMLINER

air-journal.fr – 10 avril 2024

La Federal Aviation Administration (FAA) enquête sur les allégations d'un ingénieur de Boeing selon lesquelles des défauts d'assemblage du 787 Dreamliner de la société soulèvent des problèmes de qualité et de sécurité.

Sam Salehpour, ingénieur qualité chevronné chez Boeing, a déclaré « avoir observé des raccourcis pris par Boeing » lors de l'assemblage du Dreamliner, « entraînant des débris de forage laissés dans les interfaces et une déformation du matériau composite », a rapporté CBS News. Il affirme également avoir observé des problèmes dans le processus d'assemblage du 777, selon une lettre envoyée par les avocats de Salehpour à la FAA en janvier. Ces erreurs, disent-ils, réduisent la durée de vie de l'avion et pourraient être difficiles à détecter.

Dans la lettre de Salehpour à la FAA, son avocate, Debra Katz, a déclaré qu'il était chargé de surveiller la production d'avions chez Boeing, ainsi que d'enquêter sur les défauts « et leurs causes profondes ». Katz a déclaré que son client avait fait part à plusieurs reprises de ses inquiétudes à la direction de Boeing, mais a affirmé que le géant de l'aviation les avait « rejetées et ignorées ».

Boeing a fermement nié ces allégations et a défendu son avion. « Nous avons pleinement confiance dans le 787 Dreamliner. Ces affirmations sur l'intégrité structurelle du 787 sont inexactes et ne représentent pas le travail complet effectué par Boeing pour garantir la qualité et la sécurité à long terme de l'avion », a indiqué la compagnie à CBS News. Boeing a ajouté que « les problèmes soulevés ont été soumis à un examen technique rigoureux sous la supervision de la FAA » et qu'ils « ne présentent aucun problème de sécurité ». « Pour la flotte en service, une analyse complète de Boeing et de la FAA a déterminé qu'il n'y a pas de problème de sécurité des vols à court terme », a déclaré Boeing. « Sur la base de l'analyse et de toute inspection future, le 787 conservera sa résistance, sa durabilité et sa durée de vie. »

Les allégations de Salehpour seront entendues par une sous-commission sénatoriale de la sécurité intérieure et des affaires gouvernementales plus tard ce mois-ci. Invitée à commenter ces allégations, la FAA a déclaré dans un communiqué que « le signalement volontaire sans crainte de représailles est un élément essentiel de la sécurité aérienne. Nous encourageons fortement tous les acteurs de l'industrie aéronautique à partager des informations. Nous enquêtons minutieusement sur tous les signalements. »

Comment Safran mise sur les start-up pour bousculer l'aéronautique

Les Echos – 10 avril 2024

Le groupe a décidé de porter de 80 à 130 millions d'euros le budget de sa filiale Safran Corporate Ventures, consacrée aux investissements dans les « jeunes pousses » innovantes de l'aéronautique. En dix ans, 22 entreprises en ont bénéficié. Et Safran aussi. On a souvent besoin d'un plus petit que soi. C'est notamment le cas de Safran. Depuis 2015, le groupe d'aéronautique et de défense complète ses efforts de recherche et développement par des investissements dans de jeunes entreprises porteuses de projets innovants. Un mouvement très tendance au milieu de la dernière décennie, quand tous les poids lourds de l'industrie se devaient d'avoir leur start-up, gage de créativité et de modernité. C'était l'époque où le patron d'Airbus, Tom Enders, arrivait sur scène sur une moto électrique fabriquée par une imprimante 3D conçu par l'une de ses start-up... Dix ans plus tard, bon nombre de ces jeunes pousses ont disparu, mais l'intérêt est toujours là. En témoigne la décision de Safran d'augmenter fortement la capacité d'investissement de sa filiale de capital-risque. Partie avec 30 millions d'euros en 2015, Safran Corporate Ventures vient de voir son enveloppe passer de 80 millions et 130 millions d'euros.

Un portefeuille déjà bien garni

De quoi continuer à étoffer un portefeuille déjà bien garni. Depuis sa création, Safran CV a déjà investi 80 millions d'euros dans 22 jeunes pousses françaises et étrangères, dont 5 ont déjà quitté le nid. A cela s'ajoutent des participations dans trois fonds consacrés à l'aéronautique.

« Nos investissements portent sur trois grands domaines : la décarbonation, la souveraineté et la digitalisation, explique Florent Illat, directeur général de Safran CV. Les prises de participations vont de 200.000 à 500.000 euros pour les opérations de type capital-risque et de 6 à 10 millions d'euros pour des sociétés déjà plus matures. »

Certaines sont directement liées aux activités de motoriste de Safran comme la française Turbotech, dont le petit moteur d'avion sert de banc d'essai pour tester la combustion directe d'hydrogène dans une turbine. Ou encore l'américaine Electra, qui a développé un turbogénérateur dans le cadre de son projet d'avion hybride électrique intra-urbain.

D'autres intéressent plus spécialement ses activités d'équipementier, comme la canadienne Aeroflux, dont le système de freins électromagnétique pourrait, un jour, enrichir l'offre de Safran landing systems. Ou la britannique Cranfield Aerospace Solutions, qui travaille sur une pile à combustible.

Du « frittage flash » au captage de CO2

Il peut aussi s'agir de procédés industriels, comme le « frittage flash », version améliorée du pressage à chaud développé par la française Sintermat, qui pourrait être une alternative à la fonderie. Ou encore les équipements de fabrication additive de la française Prodways.

Mais Safran finance aussi des projets qui n'ont pas vocation à s'intégrer à ses activités, comme le captage de CO2, avec l'américaine Avnos ou la recherche sur les carburants de synthèse, avec l'allemande Ineratec. « Nous voulons jouer notre rôle dans la transition énergétique de l'aviation, en prenant une part du risque », explique Florent Illat.

Et si la plupart de ces start-up sont encore à leurs débuts, certaines ont déjà quitté le nid, validant ainsi l'intérêt de la démarche.

Déjà des succès

C'est le cas de Krono-Safe, une jeune pousse française à l'origine du premier système d'exploitation en temps réel pour véhicules autonomes, dans laquelle Safran avait investi en 2016. L'entreprise, dont les logiciels servent notamment aux calculateurs des avions, s'est révélée si prometteuse que Safran a finalement décidé de l'intégrer en 2022.

Autre succès, celui de Diota, spécialisée dans la réalité augmentée à destination des opérateurs de lignes de production. Ses équipements - caméra, lunettes et tablettes, leur permettent de comparer une production avec les modèles numériques. Après une mise de fonds en 2016, Safran a pu céder ses parts il y a deux ans, et Diota vole désormais de ses propres ailes.

En dix ans, Safran CV n'a connu qu'un seul échec, avec une société engagée dans la recherche sur les batteries lithium-soufre. Des batteries très prometteuses, en particulier pour l'aéronautique, mais dont la durée de vie reste trop brève. Comme celle de ses acteurs. « Elle n'a pas réussi à passer la crise sanitaire, regrette Florent Illat. Mais cela fait partie des risques du jeu. »

UPS VA RECRUTER 300 PILOTES APRÈS AVOIR REMPORTE LE CONTRAT DE SERVICE POSTAL AMÉRICAIN

air-journal.fr – 10 avril 2024

UPS, qui a été annoncé comme nouveau partenaire principal du contrat de service postal américain (USPS) le 1er avril 2024 cherche à embaucher plus de 300 pilotes pour répondre à l'augmentation prévue de la demande de fret aérien, motivée par un nouveau contrat pluriannuel avec le service postal américain, selon le syndicat représentant les équipages aériens de l'entreprise.

UPS a remporté le contrat que FedEx a perdu alors qu'il était le principal fournisseur de fret aérien depuis plus de 20 ans. « Le conseil d'administration de l'Independent Pilots Association a été informé que les ressources humaines d'UPS reprenaient leur processus de recrutement de pilotes pour tenir compte de l'augmentation supplémentaire du volume qui se produira au fil de l'année », a déclaré le syndicat dans un communiqué publié par Freight Waves. « L'estimation initiale projetée pour l'embauche devrait être de plus de 300 membres d'équipage supplémentaires, qui sera sujette à ajustement une fois que le plan de réseau pour le volume USPS supplémentaire sera finalisé. »

L'annonce est de bon augure alors que l'année dernière, UPS a proposé à certains de ses pilotes un rachat de retraite anticipée en réponse à la baisse de la demande de services de fret aérien. Le nouveau contact d'UPS avec l'USPS devrait débuter le 30 septembre 2024, pour une durée de base minimale de cinq ans et demi.

La compagnie aérienne allemande Lufthansa suspend ses vols vers Téhéran

ouest-france.fr – 11 avril 2024

En raison de « la situation actuelle au Moyen-Orient », la compagnie aérienne allemande Lufthansa a annoncé mercredi 10 avril 2024 suspendre ses vols en direction de Téhéran, la capitale de l'Iran.

La compagnie aérienne allemande Lufthansa a annoncé ce mercredi 10 avril 2024 la suspension de tous ses vols depuis et vers Téhéran, en Iran, probablement jusqu'à ce jeudi 11 avril, « à cause de la situation actuelle au Moyen Orient ». Selon l'agence de presse Reuters, Lufthansa a déclaré avoir suspendu ses vols dès le 6 avril à destination de Téhéran.

Crainte d'une escalade menée par l'Iran

Comme l'explique Reuters, une agence de presse iranienne a brièvement attisé les tensions en publiant sur le média social X un rapport en arabe indiquant que tout l'espace aérien au-dessus de Téhéran avait été fermé pour des exercices militaires. L'agence a ensuite retiré le rapport et a nié avoir publié de telles informations.

Les pays de la région et les États-Unis sont en état d'alerte et se préparent à une éventuelle attaque de l'Iran depuis le 1er avril, date à laquelle des avions de guerre israéliens sont soupçonnés d'avoir bombardé l'ambassade d'Iran en Syrie. Le guide suprême de l'Iran, l'ayatollah Ali Khamenei, avait alors accusé Israël d'être à l'origine de la frappe aérienne et a déclaré que l'État hébreu « devait être puni et qu'il le serait ».

Une situation appelée à être réévaluée

« Nous surveillons en permanence la situation au Moyen-Orient et sommes en contact étroit avec les autorités », a indiqué la compagnie dans un communiqué.

Lufthansa et sa filiale Austrian Airlines sont les deux seuls transporteurs occidentaux à assurer des vols internationaux vers Téhéran, qui est principalement desservi par des compagnies turques et du Moyen-Orient, rappelle Reuters.

Austrian Airlines, qui appartient à Lufthansa et assure une liaison directe Vienne-Téhéran six fois par semaine, devait encore assurer son vol vers Téhéran jeudi, selon son site internet et le site FlightRadar24.

Il n'y a pas eu de nouvelles immédiates de la part d'autres compagnies aériennes internationales.

TWIN JET RENFORCE SON PROGRAMME DE VOLS SUR LA LIGNE TOULOUSE/RENNES

air-journal.fr – 11 avril 2024

Twin Jet, compagnie aérienne française spécialisée dans les liaisons régionales, a annoncé d'annoncer l'ajout d'une nouvelle fréquence de vol entre la ville rose et la capitale bretonne « pour répondre à la demande croissante de ses passagers ».

Au vu du succès rencontré lors de l'ajout d'un Toulouse/Rennes les mardis soir, Twin Jet améliore encore son offre de vols en confirmant une fréquence supplémentaire les lundis

soir à partir du 13 mai 2024. Cette décision vise à renforcer l'attractivité de la destination pour la clientèle affaires, et à offrir davantage de flexibilité et de choix horaires aux passagers. Le nouveau vol est le second du lundi. Il décolle de Toulouse à 17h45, arrivée à Rennes à 19h15. Il repart de Rennes à 19h45 pour arriver à Toulouse à 21h15.

La compagnie Twin Jet assurera un total de 7 vols directs hebdomadaires entre ces deux villes : deux le lundi, deux le mardi, le mercredi, le jeudi et le vendredi.

Twin Jet est partenaire Flying Blue, programme de fidélité du groupe Air France – KLM.

Les passagers peuvent cumuler des miles sur leur carte de fidélité et les utiliser sur toutes les compagnies membres de l'alliance.

La compagnie opère environ 200 vols régionaux hebdomadaires pour desservir 12 destinations réparties en France et en Italie : Le Puy-en-Velay, Lyon, Marseille, Mende, Metz-Nancy, Nice, Toulouse, Paris Orly, Pau, Rennes, Bologne et Milan Malpensa. Elle dispose d'une flotte de 13 avions de type Beechcraft 1900D.

VOLOTEA VA RELIER LILLE À AGADIR

air-journal.fr – 11 avril 2024

Volotea a annoncé une nouvelle destination vers Agadir sa seconde destination au Maroc après Marrakech.

Les vols seront disponibles à partir du 10 novembre 2024, et à raison d'un vol par semaine, le dimanche. La compagnie proposera 42 vols sur cette route « offrant aux lillois la possibilité de découvrir les charmes envoûtants de la célèbre station balnéaire marocaine », affirme la compagnie aérienne.

Avec cette nouvelle route en direction d'Agadir, Volotea renforce sa connectivité des capitales régionales européennes, marquant ainsi la 30ème route depuis l'aéroport de Lille et la 2ème vers le Maroc (après Marrakech). La ville lilloise est reliée à 8 pays (France, Espagne, Grèce, Italie, Croatie, Bulgarie, Maroc et Portugal). Les sièges disponibles au départ de l'aéroport de Lille pour l'année 2024 s'élèvent à 617 000, enregistrant une augmentation de 5% par rapport à l'année précédente.

« Nous sommes ravis d'annoncer le lancement de cette nouvelle liaison aérienne vers Agadir au départ de l'aéroport de Lille. Notre objectif est d'offrir à nos clients toujours plus d'options pour découvrir de nouveaux horizons, en particulier lors de la saison hivernale. Cette nouvelle route témoigne de notre engagement à renforcer la connectivité entre les Hauts-de-France et des destinations prisées comme Agadir. Elle s'ajoute à notre vaste réseau existant et illustre notre volonté continue d'élargir nos horizons », indique Gilles Gosselin, Responsable France de Volotea.

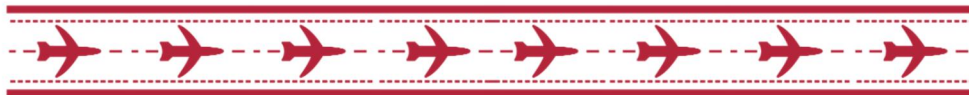
Plus de 7 500 sièges sont disponibles à la vente dès aujourd'hui sur l'ensemble des canaux de distribution et sur le site de Volotea : www.volotea.com.

La Commission européenne ouvre la voie aux taxis aériens

zonebourse.com – 10 avril 2024

BRUXELLES (dpa-AFX) - La Commission européenne veut ouvrir la voie aux taxis aériens dans l'UE. Un paquet de mesures adopté mercredi doit poser la première pierre de l'utilisation de véhicules aériens modernes, a fait savoir l'autorité à Bruxelles. L'objectif est de créer des règles uniformes au sein des États membres de l'UE. Cela doit notamment permettre de garantir la sécurité du trafic aérien. L'initiative pose de nouveaux jalons pour les moyens de transport urbains du 21e siècle, a expliqué la commissaire européenne aux transports Adina Valean.

Le paquet vise deux domaines : les avions pilotés capables de décoller et d'atterrir verticalement (VTOLs) et l'utilisation de drones sans pilote. Les VTOLs (Vertical Take-Off and Landing Aircraft) ou taxis volants avec pilote sont conçus pour des vols de courte durée. Les mesures adoptées comprennent entre autres de nouvelles normes européennes pour les exigences et les procédures de certification des VTOLs avec et sans pilote. Elles prévoient également des exigences uniformes en matière de licence de pilote pour les taxis volants./jel/DP/stw



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