

## 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 24 avril 2024 :

- **Communiqué de presse du 26 avril : Journée internationale des pilotes...contre le RCO et l'eMCO : Le SNPL manifestera devant l'aéroport Paris-Charles de Gaulle** (*en fin de newsletter*)
- **Lufthansa City Airlines démarrera ses opérations aériennes en juin**
- **Avis d'attribution : DSP Corse / Continent**
- **EasyJet va recruter 1 000 pilotes d'ici 2028 via son programme de formation**
- **En grève jeudi, les contrôleurs aériens menacent aussi le pont de l'Ascension**
- **Nantes-Atlantique programme des travaux sur deux ans**
- **Info pratique : la ligne 14 du métro prolongée jusqu'à l'aéroport Paris-Orly**
- **Développement durable : le groupe ADP rénove la piste 2 de l'aéroport d'Orly**
- **Aviation commerciale : Airbus et sa supply chain peinent à répondre à toute la demande mondiale**

- **Aéronautique : Aura Aero obtient le feu vert pour l'envol de son avion biplace électrique**
  - **Trois nouvelles unités pour l'avionneur rochelais Elixir Aircraft en Charente-Maritime et en Floride**
- 

## **Lufthansa City Airlines démarrera ses opérations aériennes en juin**

*Air Journal - 24 avril 2024*

**En tant que nouvelle compagnie aérienne du groupe Lufthansa, Lufthansa City Airlines lancera ses opérations aériennes le 26 juin 2024 avec un premier vol de Munich à Birmingham.**

À partir du 24 avril 2024, les clients pourront réserver leurs billets ainsi que sur des vols directs entre Munich et de nombreuses destinations. Il sera alors également possible de réserver les itinéraires proposés sous des numéros de vol portant le nouveau code de compagnie aérienne « VL » via les canaux de vente familiers du groupe Lufthansa.

Lufthansa City Airlines est entièrement intégrée au réseau depuis les hubs Lufthansa de Francfort et de Munich. La compagnie aérienne lance dans un premier temps son programme de vols au départ de Munich vers des destinations intérieures européennes et allemandes telles que Birmingham, Hanovre et Düsseldorf.

La jeune compagnie aérienne décolle avec des appareils de la famille A320. En commandant 40 appareils flambant neufs du type Airbus A220-300 économes en carburant et 20 options d'achat supplémentaires, le groupe Lufthansa a donné un signal clair pour l'avenir de Lufthansa City Airlines. À mesure que sa flotte s'agrandit, Lufthansa City Airlines ajoutera de nouvelles destinations en Europe à son réseau et l'étendra progressivement. Rappelons que Lufthansa City Airlines a déjà annoncé Bordeaux parmi ces 9 nouvelles destinations depuis Munich cet été.

« Lufthansa City Airlines contribue à la viabilité future des hubs de Munich et de Francfort. Nous attendons avec impatience les livraisons de nouveaux Airbus A220 et A320neo modernes dans les années à venir. Pour nos clients et nos collaborateurs, nous poursuivons notre renouvellement et renforçons ainsi La croissance prévue du trafic long-courrier par

Lufthansa », souligne Jens Fehlinger, directeur général des opérations de Lufthansa City Airlines.

La jeune compagnie rappelle enfin que « les passagers peuvent s'attendre à l'offre éprouvée de produits et de services de Lufthansa à bord pour les itinéraires court et moyen-courriers ».

## **Avis d'attribution : DSP Corse / Continent**

*Air & Cosmos – 24 avril 2024*

Conventions de délégation de service public de transport aérien de passagers entre la Corse et le Continent au titre de la continuité territoriale

Conventions de délégation de service public de transport aérien de passagers entre la Corse et le Continent au titre de la continuité territoriale pour la période allant du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2027 pour les lots 2, 3,5,6,9 et 10 et du 25 mars 2024 au 31 décembre 2027 pour les lots 1,4,7, et 8

- L'aéroport d'Ajaccio et celui de Paris-Orly (lot n° 1) L'aéroport d'Ajaccio et celui de Marseille (lot n° 2)
- L'aéroport d'Ajaccio et celui de Nice (lot n° 3)
- L'aéroport de Bastia et celui de Paris-Orly (lot n° 4)
- L'aéroport de Bastia et celui de Marseille (lot n° 5)
- L'aéroport de Bastia et celui de Nice (lot n° 6)
- L'aéroport de Calvi et celui de Paris-Orly (lot n° 7)
- L'aéroport de Figari et celui de Paris-Orly (lot n° 8)
- L'aéroport de Calvi et ceux de Marseille et Nice (lot n° 9)
- L'aéroport de Figari et ceux de Marseille et Nice (lot n° 10)

**Valeur totale du marché** : 715.002.000 Euros

**Attributaires** : Le groupement Société Air Corsica, Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte, 20186 Ajaccio et Société Air France, 45 rue de paris, 95747 Paris, pour les lots n° 1, 4, 7 et 8.

Informations complémentaires : Les lots concernant les dessertes aériennes reliant les 4 aéroports de Corse avec l'aéroport de Marseille (lot n°2, lot n°5, lot n°9) et l'aéroport de Nice (lot n°3, lot n°6, lot n°10) ont déjà fait l'objet d'une attribution par la Collectivité de Corse lors de sa séance du 30 novembre 2023. Ils ne sont donc pas concernés par le

présent avis d'attribution. Ainsi, dans la rubrique « valeur totale du marché », ont été uniquement pris en compte les valeurs afférentes aux lots n°1, 4, 7 et 8, seuls concernés par le présent avis.

## **EasyJet va recruter 1 000 pilotes d'ici 2028 via son programme de formation**

*Air Journal - 24 avril 2024*

**La low cost easyJet relance les candidatures auprès de 200 aspirants pilotes pour rejoindre son programme de formation de pilotes Génération easyJet 2024, dans le cadre de sa campagne de recrutement de 1 000 nouveaux pilotes d'ici à 2028.**

EasyJet annonce l'ouverture de son programme de formation de pilotes « Génération easyJet 2024 », qui permet aux aspirants pilotes ayant peu ou pas d'expérience, d'accéder au cockpit d'un avion de ligne Airbus A320 en deux ans environ, en tant que copilote qualifié. Plus de 1 000 nouveaux pilotes devraient rejoindre easyJet d'ici 2028 dans le cadre de sa campagne de recrutement lancée sur cinq ans, avec environ 200 places disponibles dès cette année.

Alors que les femmes ne représentent encore qu'environ 6 % du total des pilotes dans le monde, easyJet se penche depuis plusieurs années sur ce défi qui touche l'ensemble du secteur en lançant des initiatives telles que des campagnes de recrutement, et des programmes de visites d'écoles par des pilotes.

Pres de 7% des pilotes d'easyJet en France sont des femmes. Au niveau européen près de 300 femmes, dont 99 commandants de bord, volent aujourd'hui pour la compagnie aérienne, qui a, écrit-elle « poursuivi ses efforts pour lutter contre les stéréotypes et les préjugés qui entourent le métier de pilote afin d'encourager davantage de femmes à postuler ».

Pour candidater au programme de formation pilotes d'easyJet, les aspirants pilotes doivent être âgés de 18 ans ou plus au moment où ils commencent la formation et avoir obtenu au moins cinq certificats généraux d'enseignement secondaire (GCSE) de niveau C ou supérieur (ou équivalent), notamment en mathématiques, en sciences et en anglais – aucune qualification supérieure ou diplôme n'est requis. La formation est dispensée par le partenaire de formation d'easyJet, CAE, au sein de ses académies d'aviation de Gatwick, Milan, Bruxelles ou Madrid, et la formation pratique a lieu aux États-Unis. Une fois la

formation achevée avec succès, les diplômés commencent leur carrière en tant que copilote chez easyJet.

« Nous sommes heureux de rouvrir les candidatures pour le programme de formation pilotes Génération easyJet 2024, dans le but de recruter 1 000 nouveaux pilotes et d'encourager un plus grand nombre de personnes à rejoindre cette profession fantastique », affirme Kate West, Commandante de bord et Responsable de la formation des pilotes chez easyJet. « La formation de pilote met l'accent sur des compétences telles que la communication et la résolution de problèmes, de sorte que lorsqu'on travaille en équipe dans le poste de pilotage, la diversité est extrêmement précieuse. La lutte contre les stéréotypes liés à notre métier est essentielle pour y parvenir et, bien que nous soyons fiers d'avoir beaucoup plus de femmes pilotes qui volent chez easyJet aujourd'hui, nous savons qu'il y a toujours plus à faire pour renforcer la diversité sous toutes ses formes. Nous restons déterminés à être le chef de file du secteur dans ce domaine. J'ai rejoint easyJet il y a plus de dix ans, qui était alors une compagnie aérienne en pleine croissance, offrant des possibilités de progression de carrière et bénéficiant d'une excellente réputation en matière de formation. Ce constat est toujours aussi vrai aujourd'hui qu'à l'époque et nous nous réjouissons de voir de nombreux nouveaux pilotes rejoindre easyJet pour une carrière exaltante dans les mois et les années à venir. »

## **En grève jeudi, les contrôleurs aériens menacent aussi le pont de l'Ascension**

*Le Monde - 24 avril 2024*

**Le mouvement, qui s'annonce massif, doit entraîner l'annulation de 75 % des vols à l'aéroport d'Orly et de 65 % des vols à ceux de Roissy et de Marseille. Les aiguilleurs du ciel protestent contre la réforme des services de navigation aérienne, conçue pour faire face à la forte croissance du trafic.**

Il vaudra mieux éviter de prendre l'avion, jeudi 25 avril, sauf à vouloir endurer des heures d'attente dans les aéroports et même risquer de ne pas partir du tout. La grève des contrôleurs aériens s'annonce particulièrement suivie. Un jeudi noir en perspective car toutes les organisations d'aiguilleurs du ciel ont appelé à cesser le travail. Même le Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (SNCTA), ultra-majoritaire avec plus de 60 % des voix auprès des contrôleurs, pourtant peu enclin à faire grève, avec seulement trois préavis déposés en dix ans, promet « une mobilisation record ». Mais l'espoir demeure. Les négociations se sont prolongées toute la nuit entre les syndicats et la direction générale de

l'aviation civile (DGAC). Elles se poursuivaient, mercredi 24 avril, aux premières heures de la matinée.

Pour faire face à cette grève massive, la DGAC a demandé aux compagnies aériennes opérant en France, d'« abattre » – c'est-à-dire d'annuler – 75 % des vols à l'aéroport d'Orly et 65 % à ceux de Roissy-Charles-de-Gaulle et de Marseille. La DGAC les exhorte également à annuler 60 % des vols à Toulouse et Nice et 50 % pour les autres aéroports. Les compagnies aériennes s'attendent au pire. « On nous a prévenus d'abattelements considérables. Un impact énorme », s'est plaint, par avance, mardi 23 avril, Pascal de Izaguirre, président de Corsair et de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers.

Pour une fois, le nombre des annulations devrait être en adéquation avec celui des grévistes. En effet, depuis le début de 2024, les aiguilleurs du ciel ont obligation, à l'instar des autres catégories de personnels du transport aérien, de se déclarer en grève quarante-huit heures avant le déclenchement du conflit.

### **La fermeture d'un quart des tours de contrôle**

Les organisations syndicales entendent protester contre les conséquences de la réforme des services de navigation aérienne lancée par la DGAC il y a quinze mois. L'enjeu de la restructuration du ciel français est d'importance. L'objectif est d'absorber la forte croissance du trafic aérien, qui devrait augmenter de « 10 % à 20 % d'ici à 2030 », explique le SNCTA. Pour ce faire, la DGAC veut rationaliser le maillage des services de navigation aérienne en fermant, entre 2028 et 2035, un quart des tours de contrôle aujourd'hui en service et souhaite diminuer de moitié le nombre de centres de contrôle d'approche. Ces centres, qui gèrent les avions en approche d'un aéroport, passeraient de trente à seize, selon le SNCTA.

Face à cette réforme, les syndicats avancent en ordre dispersé. Le SNCTA redoute « un impact social » sur les aiguilleurs du ciel. Alors que la question des effectifs a déjà été réglée par la négociation en 2022, il se mobilise sur celle des rémunérations. Le syndicat revendique l'accès aux niveaux d'indice de l'administration les plus élevés pour les aiguilleurs en fin de carrière. Il réclame aussi une hausse des salaires de 5,06 % par an pour les trois années à venir, tout en soulignant que, dans les autres pays européens, les aiguilleurs du ciel sont payés « deux à trois fois plus qu'en France », où le salaire moyen d'un aiguilleur est d'environ 5 000 euros.

### **Mise en place de pointeuses**

Le SNCTA pousse aussi pour obtenir le doublement de l'indemnité spéciale de qualification, fixée aujourd'hui à 1 000 euros. Il plaide, enfin, pour une remise à plat du temps de travail

des aiguilleurs, qui prendrait en compte « la saisonnalité, les heures de pointe, en semaine, le week-end et la journée ». Les syndicats se sont aussi émus de la volonté annoncée de la DGAC de mettre en place des pointeuses et des badgeuses pour lutter contre la pratique des « clairances », par laquelle les contrôleurs organisaient eux-mêmes leurs effectifs.

De son côté, l'Union syndicale de l'aviation civile a placé en tête de ses revendications la révision « du maillage territorial proposé ». Les syndicats n'ont toujours pas la liste des aéroports visés par la réforme. L'Union des aéroports français refuse par avance toute idée de fermeture « si elle entraîne une perte d'activité pour les aéroports », relève Thomas Juin, son président.

La vague de fermetures des tours de contrôle et de centres de contrôle d'approche va avoir des conséquences néfastes sur l'activité des aéroports concernés. Faute de tour de contrôle, ils ne pourront plus recevoir d'avions des compagnies régulières. De Rennes à Metz, en passant par Nîmes ou Dole, où, en 2023, ont transité entre 100 000 et 600 000 passagers, l'avenir s'annonce sombre.

In fine, le coût des revendications des 4 000 aiguilleurs serait de 50 millions d'euros quand la masse salariale de la DGAC s'élève presque à 1,2 milliard d'euros. Un argument irrecevable pour Pascal de Izaguirre. « La France est championne d'Europe des grèves du contrôle aérien, avec un impact sur les finances du secteur aérien européen de 800 millions d'euros pour la période 2018-2022, dont 624 millions pour la France. »

En l'absence d'accord avec la DGAC, les syndicats pourraient ne pas respecter la trêve olympique. Le SNCTA menace déjà de déposer un nouveau préavis de grève pour le pont de l'Ascension, les 9, 10 et 11 mai.

## **Nantes-Atlantique programme des travaux sur deux ans**

*Air & Cosmos – 23 avril 2024*

**Ce grand chantier mobilisant un total de 26 millions d'euros est rendu nécessaire par le report de deux ans de la fin de la concession actuelle.**

À la suite de l'annonce du report de 2 ans de la fin de concession actuelle (de fin 2023 à fin 2025) et en réponse à la demande du ministère des Transports, la DGAC et la société Aéroports du Grand Ouest (AGO), dont les actionnaires sont VINCI Airports, ETPO (Entreprise des Travaux Publics de l'Ouest) et la CCI Nantes-Saint Nazaire, ont convenu

d'un programme de travaux de 26 millions d'euros qui vise à garantir une exploitation dans les meilleures conditions possibles, jusqu'au démarrage de la prochaine concession. Cette feuille de route complète le programme d'investissements et de renouvellement quinquennal de 44 M€ déjà engagés depuis 2019.

Du fait du décalage du réaménagement de l'aéroport, les infrastructures vieillissantes nécessitent un entretien régulier pour les maintenir en bon état de fonctionnement. En 2024, AGO va réaliser la dernière tranche de la rénovation de la piste (sur 900 m), initiée en 2022 et poursuivie en 2023. Les travaux consistent à remplacer les enrobés de surface, la nuit entre minuit et 6h, pendant environ 3 semaines, avec l'enjeu de rendre la piste opérationnelle chaque matin. Les aires de stationnement des avions seront aussi renforcées et certains équipements de l'aérogare seront remplacés (ascenseur, équipements de climatisation et de traitement d'air, postes de distribution haute tension...).

### **D'importantes améliorations sur le parcours passager**

Afin de gagner en fluidité lors des contrôles des passagers et de leurs bagages cabine, 5 nouveaux portiques de détection seront installés, une vingtaine de détecteurs de traces d'explosifs seront déployés, ainsi qu'une dizaine de détecteurs pour les liquides. Du côté des parkings passagers, l'amélioration de l'affichage du nombre de places disponibles sur chaque parking dès la voie d'accès en provenance du périphérique, la mise en place de la lecture des plaques minéralogiques aux entrées et sorties des parkings de proximité, et la reconfiguration du parking dépose-minute faciliteront le stationnement et permettront aux passagers et accompagnants de gagner du temps.

Sur le parcours des départs, la liaison entre la partie la plus ancienne de l'aérogare et l'extension réalisée en 2002, mise en place à titre temporaire, va être totalement transformée avec la construction d'une infrastructure équipée notamment d'ascenseur et escalator, permettant d'apporter plus de fluidité et de confort sur le parcours des passagers. Quant aux arrivées, la structure provisoire qui accueille les contrôles d'identité de la police en arrivée sera également améliorée. Par ailleurs, les cheminements piétons seront sécurisés tout le long du parcours passagers côté piste, avec l'installation de systèmes de barrières de protection et de portails d'accès. Afin de s'assurer d'un stock de kérosène en adéquation avec le trafic actuel, AGO s'engage également à lancer un appel d'offres pour reconfigurer le dépôt de carburant existant.

### **La décarbonation n'est pas oubliée**

En cohérence avec la politique environnementale de VINCI Airports déployée sur l'ensemble de ses aéroports, AGO a souhaité lancer au plus vite les travaux réalisables



pour 2024-2025. À commencer par l'électrification des 5 postes avions au contact de l'aérogare, pour alimenter en électricité les avions via des équipements (Ground Power Unit) connectés au réseau électrique, sans utiliser de combustible fossile. Enfin, 6 bornes de recharge électrique seront installées sur le parking des loueurs, en complément des 3 bornes nécessaires aux besoins propres à AGO, et viendront aussi compléter le service de recharge aujourd'hui disponible pour les passagers.

## **Info pratique : la ligne 14 du métro prolongée jusqu'à l'aéroport Paris-Orly**

*Air Journal – 23 avril 2024*

**La prolongation de la ligne 14 du métro à l'aéroport Paris-Orly est un projet qui est en cours, mais la date exacte de son inauguration n'est pas encore confirmée, même si certaines sources avancent la date du 24 ou 26 juin 2024, un mois avant l'ouverture des JO de Paris.**

Le prolongement de la ligne 14 du métro à Orly consiste en l'extension de cette ligne depuis la station Olympiades (actuellement terminus) jusqu'à l'aéroport d'Orly. Voici une description générale du projet :

1. **Tracé** : La ligne sera prolongée depuis la station Olympiades (dans le 13<sup>e</sup> arrondissement de Paris) en passant par Villejuif, avant de rejoindre l'aéroport d'Orly.
2. **Stations** : Plusieurs stations seront construites le long de cette nouvelle portion de la ligne, permettant ainsi une meilleure desserte des quartiers traversés ainsi que de l'aéroport d'Orly.
3. **Intermodalité** : Ce prolongement vise à améliorer l'accessibilité de l'aéroport d'Orly depuis le centre de Paris et les autres quartiers desservis par la ligne 14.
4. **Temps de trajet** : Une fois le prolongement terminé, le temps de trajet entre l'aéroport d'Orly et le centre de Paris devrait être considérablement réduit, ce qui représentera un avantage majeur pour les voyageurs.
5. **Modernisation** : Ce prolongement s'inscrit dans le cadre du projet du Grand Paris Express, visant à moderniser et étendre le réseau de transports en commun de la région parisienne.

En résumé, le prolongement de la ligne 14 du métro à Orly permettra une meilleure desserte de l'aéroport francilien depuis Paris, réduisant ainsi les temps de trajet et améliorant l'accessibilité de cette importante plateforme aéroportuaire.

## **Développent durable : le groupe ADP rénove la piste 2 de l'aéroport d'Orly**

*Air Journal – 23 avril 2024*

**La réhabilitation de la piste 02/20 de Paris-Orly (piste 2), un des projets emblématiques du Groupe ADP, a débuté en juillet 2023 et prendra officiellement fin en juin prochain.**

Construite en 1953, elle avait, en l'espace de 80 ans, seulement subi deux modifications en 2016 et 2019. Cette rénovation permettra de moderniser la chaussée avec notamment une innovation inédite dans le monde aéroportuaire. La piste de secours, utilisée exceptionnellement lors de trafic trop intense, de procédure d'urgence et de vent fort secteur nord ou sud ou lors de travaux de pistes principales, est « l'objet d'expérimentations environnementales majeures », affirme le groupe ADP.

Pour répondre à la politique de décarbonation du groupe, les équipes de la direction d'ECP (Engineering and Capital Projects) ont formulé un enrobé bas carbone inédit avec 70 % de granulats recyclés, dont 30 % de granulats de béton concassé et 40 % d'agrégats d'enrobé. « Une première dans le domaine aéronautique qui permettra de construire de manière plus durable », selon ADP.

Toujours dans la même démarche, le groupe décide de mettre en place plusieurs sites au sein du chantier afin de pouvoir sourcer leurs matières premières et produire leurs matériaux directement sur place. « Pour rendre le travail plus facile et pour gagner en efficacité, nous avons mis en place trois sites sur l'emprise même de l'aéroport : un site de production d'enrobé, un site de concassage et de recyclage des bétons et granulats et une centrale de production de béton », détaille Sylvain Tailler, chef de projet pour la direction Engineering and Capital Projects du Groupe ADP. Au total, 80 % des matériaux démolis seront revalorisés et 48 000 m<sup>2</sup> de béton démolit sera au profit de la végétalisation.

## **Aviation commerciale : Airbus et sa supply chain peinent à répondre à toute la demande mondiale**

*La tribune – 24 avril 2024*

**La demande en avions est aujourd'hui très largement supérieure à l'offre. Le président du Gifas Guillaume Faury souhaiterait que la filière française livre plus et plus vite.**

Pour l'industrie aéronautique civile et militaire française, les cicatrices laissées par le Covid-19 ont été beaucoup plus profondes que la filière ne l'aurait imaginé. Ainsi, en 2023, le chiffre d'affaires de la filière (70,2 milliards d'euros) n'est pas encore tout à fait revenu au niveau de celui de 2019 (74,3 milliards). Et ce en dépit d'une forte reprise du trafic aérien mondial revenu au niveau de 2019 et de la guerre en Ukraine depuis février 2022. Deux facteurs qui ont stimulé en 2023 les commandes des industriels du secteur aussi bien dans le civil que dans le militaire (65,1 milliards d'euros, dont 73% à l'exportation et 69% dans le civil). Pour autant, le book-to-bill (ratio chiffre d'affaires sur commandes) est resté inférieur à 1.

Pourquoi ce retard à l'allumage ? La filière a eu « beaucoup de complexités à gérer », notamment « une remontée en cadence compliquée pour la supply chain au sortir du Covid », a expliqué le président du GIFAS Guillaume Faury, lors de la présentation du bilan 2023 de la filière. « Au regard de l'exécution opérationnelle, des effectifs, du fonctionnement des processus et d'un environnement réglementaire et géopolitique très complexe, l'ensemble de la filière a eu à traiter beaucoup de challenges opérationnels »

### **Décalage entre la demande et l'offre**

En raison de ces complexités, la remontée en cadence a donc été largement freinée. En conséquence, la filière peine à répondre à tous les besoins en avions des compagnies aériennes mais aussi des États, qui souhaitent se réarmer très rapidement. « La demande est aujourd'hui très largement supérieure à l'offre et cet écart entre les commandes et notre capacité à livrer rapidement nous met sous tension en permanence et nous oblige à essayer de trouver le bon équilibre », a décrypté le patron d'Airbus. Dans le domaine civil, Guillaume Faury « aimerait qu'on soit capable de livrer beaucoup plus de produits, beaucoup plus vite que notre capacité actuelle ».

« Il n'y a pas d'alternative mondiale non plus puisque c'est l'ensemble du secteur qui est dans la même situation. Il n'y a pas de risque : les clients ne se détournent pas forcément vers des concurrents », a pour sa part estimé le président du GEAD (Groupe des Équipements Aéronautiques et de Défense), Didier Kayat.

Dans ce contexte, Guillaume Faury a regretté que le manque d'avions dans les compagnies aériennes par rapport à leurs besoins se chiffre « en centaines d'avions ». Cette pénurie,

provoquée en partie par les déboires de Boeing, est notamment liée, outre les causes structurelles, à « cet écart entre la vitesse à laquelle le trafic aérien a explosé et la vitesse à laquelle industriellement la filière aéronautique arrive à remonter en cadence. Nous ne sommes toujours pas revenu au niveau de 2019 alors que les besoins sont supérieurs ». Si aujourd'hui Airbus et sa supply chain ne sont pas capables de répondre à la demande actuelle compte tenu de cette situation de complexité, ils devraient pouvoir répondre aux demandes de nouvelles compagnies aériennes clientes traditionnellement de Boeing « avant le début de la décennie suivante ».

## **Aéronautique : Aura Aero obtient le feu vert pour l'envol de son avion biplace électrique**

*La tribune – 22 avril 2024*

**Le constructeur aéronautique toulousain Aura Aero vient d'obtenir l'aval de l'agence européenne de la sécurité aérienne pour réaliser le premier vol d'Integral E, son avion biplace électrique. Ce dernier doit servir de rampe d'apprentissage pour ERA, futur avion de transport régional hybride de 19 places, pour lequel la jeune société vient de démarrer le processus de certification.**

Aura Aero va bientôt pouvoir faire voler son premier avion électrique. Le constructeur toulousain a annoncé, ce 22 avril lors du salon aéronautique de Friedrichshafen en Allemagne, avoir obtenu de l'agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) un permis de voler pour Integral E, son avion biplace électrique.

L'appareil va pouvoir débiter sa campagne d'essais en vol dans les prochaines semaines en vue d'obtenir sa certification. L'aéronef avait réalisé, en février dernier, un premier tour de piste sur le tarmac de l'aéroport Toulouse-Francazal en émettant un bruit plutôt discret. L'Integral E compte sur cet atout pour proposer une offre complémentaire aux avions biplaces thermiques développés par Aura Aero (l'avion de voltige Integral R et la version pour la formation des pilotes Integral S).

« La version électrique permet de réduire le niveau sonore de l'avion et de diminuer ses émissions carbone », faisait alors remarquer le président d'Aura Aero Jérémy Caussade.

### **Club fermé des petits avions électriques**

L'Integral E rejoint le club très fermé des avions électriques dans la catégorie CS-23 (accueillant jusqu'à 19 places). Le Pipistrel Velis Electro, fabriqué par le constructeur slovène Pipistrel, est devenu en 2020 le premier avion électrique au monde à recevoir une

certification de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. En France, fin février, le Toulousain Beyond Aero a réalisé le premier vol d'un avion ultra-léger doté d'une pile à combustible à hydrogène et de batteries électriques, prélude au développement d'un avion d'affaires électrique à propulsion hydrogène.

Lors du salon de Friedrichshafen, Aura Aero a d'ailleurs signé un accord avec la Fédération norvégienne de sports aériens, Norges Luftsportforbund, pour l'achat d'un exemplaire d'Integral E.

« La fédération opérera cet avion électrique pour tracter les planeurs au centre national de vol en planeur », précise la société.

### **Rampe de lancement pour le futur avion régional hybride**

Les compétences acquises pour Integral E doivent servir de rampe de lancement pour le développement d'un projet beaucoup plus ambitieux, ERA, un avion de transport régional hybride de 19 places, dont l'entrée en service n'est pas attendue avant 2028, mais qui totalise déjà plus de 500 précommandes.

« L'Integral E servira de base d'apprentissage pour ERA puisque ces deux appareils partagent un certain nombre de points communs », confirme Jérémy Caussade.

A commencer par les moteurs électriques Engineus fournis pour les deux avions par Safran, pouvant atteindre 800 volts et laissant entrevoir, à terme, un temps de recharge rapide.

Sur ce programme, Aura Aero a révélé la semaine dernière avoir franchi deux jalons clés. La société vient de lancer les premiers grands appels d'offres en vue de sélectionner les fournisseurs pour la fabrication de l'avion. D'autre part, en vue de l'obtention de la certification des autorités européennes et américaines pour son avion ERA, dont l'entrée en service est prévue avant 2030, Aura Aero a signé avec l'EASA un contrat en amont du processus de certification de l'avion.

« Cet accord est une étape majeure dans le programme et peut être considéré comme le démarrage officiel du processus de certification d'ERA », commente Wilfried Dufaud, cofondateur et directeur exécutif d'Aura Aero.

Luc Tytgat, haut représentant auprès du directeur exécutif de l'EASA, souligne pour sa part qu'Aura Aero est « la première société à coopérer avec l'agence européenne dans le domaine des avions électriques régionaux ».

« Nous sommes convaincus que l'Aviation Générale et les ETI sont de bons incubateurs pour le développement de solutions innovantes et que les leçons tirées de cet accord contribueront à la décarbonation du transport aérien et à l'emploi futur de technologies vertes dans l'aviation », ajoute-t-il.

### **Levée de fonds à trois chiffres espérée en 2024**

En parallèle du développement de ses avions, le constructeur toulousain entend boucler une levée de fonds massive en 2024. Aura Aero a déjà levé 62 millions d'euros depuis sa création (dont 35 millions rien qu'en 2023) et projette pour cette année un nouveau tour de table bien au-delà des 100 millions d'euros. Une nouvelle opération qui lui permettra de continuer à étoffer son effectif. Passé de deux à plus de 250 salariés en quatre ans, Aura Aero espère recruter encore une centaine de salariés cette année.

2024 doit aussi marquer, pour la jeune société, le dépôt du permis de construire pour sa future usine d'avions électriques de 40.000 m<sup>2</sup>, toujours à l'aéroport Toulouse-Francazal. Un projet à 150 millions d'euros dont le montage financier est en cours de finalisation et qui devrait faire intervenir des collectivités mais aussi des acteurs privés. L'usine doit entrer en service en 2027 et employer à terme 1.500 personnes.

## **Trois nouvelles unités pour l'avionneur rochelais Elixir Aircraft en Charente-Maritime et en Floride**

*L'usine nouvelle – 23 avril 2024*

**Présente au salon Aero Friedrichshafen, l'entreprise Elixir Aircraft a annoncé l'ouverture d'un atelier à Aytré (Charente-Maritime) et deux sites sur l'aéroport de Sarasota, en Floride. Un investissement de plus de 4 millions d'euros.**

En attendant sa grande usine de La Rochelle (17 500 m<sup>2</sup> pour environ 23 millions d'euros) à l'horizon 2026, Elixir Aircraft a annoncé la création, récente ou à venir, de trois sites en France et à l'étranger. A Aytré, dans la périphérie rochelaise (Charente-Maritime), le constructeur d'avions bas carbone a ouvert mi-janvier un atelier de 1 000 m<sup>2</sup> pour renforcer la production de pièces en fibre de carbone (fuselage et gouvernes).

«Nous disposons déjà d'un centre de ce type à quelques kilomètres, sur Périgny. Grâce à un investissement d'un million d'euros, nous doublons la production», se réjouit Arthur Léopold-Léger, PDG de la PME. Le site d'Aytré emploie 26 personnes et devrait, à terme, atteindre les 100 salariés.

**Deux unités à Sarasota**

L'ambition de l'entreprise se porte également de l'autre côté de l'Atlantique où elle emménagera en novembre dans une usine d'environ 1 500 m<sup>2</sup> situé sur l'aéroport de Sarasota, en Floride. «Il s'agit d'un bâtiment neuf qui est actuellement occupé, précise le PDG. Nous investirons 3 millions d'euros pour l'aménager et l'équiper. Il sera destiné à du réassemblage d'avions fabriqués en France, à de la vente de pièces détachées, ainsi qu'à la formation des pilotes».

D'ici deux à trois ans, environ 200 personnes travailleront sur ce site qui sera complété par l'ouverture d'une seconde unité, toujours sur l'aéroport de Sarasota. «Ce showroom de 800 m<sup>2</sup> sera tourné vers la formation et la livraison des avions», annonce en avant-première Arthur Léopold-Léger. Elixir Aircraft devrait intégrer ce bâtiment, déjà construit, en novembre 2025.

## **Communiqué de presse : Journée internationale des pilotes... contre le RCO et l'eMCO : le SNPL manifestera devant l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle**

*SNPL – 24 avril 2024*

**Le Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL) manifestera devant le Terminal 2E de l'Aéroport Paris-Charles de Gaulle (CDG) pour lutter contre le RCO (Reduced Crew Operations) et l'eMCO (Extended Minimum Crew Operations). Cette manifestation, à visée informative, se tiendra à l'occasion de la journée internationale des pilotes, le 26 avril, à partir de 11h.**

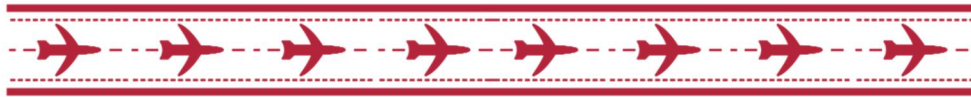
Le SNPL est profondément préoccupé par le projet des avionneurs qui vise à réduire le nombre de pilotes aux commandes des avions, car ce projet menace considérablement la sécurité des vols. En effet, le maintien de deux pilotes aux commandes est essentiel pour assurer la sécurité des passagers et de l'équipage, notamment pour assurer une prise de décision efficace, et encore plus spécifiquement en cas d'incident ou d'urgence.

La manifestation, organisée par le SNPL devant la porte 8 du Terminal 2E de CDG, vise à sensibiliser le public et les autorités compétentes sur les dangers du RCO et de l'eMCO.

Les pilotes sont les mieux placés pour évaluer les risques opérationnels et garantir un niveau de sécurité élevé. Le SNPL appelle donc les compagnies aériennes et les autorités

compétentes à rejeter les projets de RCO et d'eMCO, car la sécurité demande 2 pilotes aux commandes !

Des porte-paroles du SNPL seront également présents devant la porte 8 du terminal 2E de CDG pour répondre à toutes vos questions.



PROGEXA

*Des experts au service exclusif  
des représentants du personnel*

**70 Rue d'Hautpoul - 75019 Paris**

[accueil@progexa.fr](mailto:accueil@progexa.fr)

**01 53 38 92 10**

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978 modifiée et au Règlement général sur la protection des données, vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, d'opposition et de limitation du traitement relatif aux données personnelles qui vous concernent, ainsi que du droit à la portabilité des données. Vous pouvez exercer ces droits par email à l'adresse suivante [rgpd.accueil@progexa.fr](mailto:rgpd.accueil@progexa.fr) ou en envoyant un courrier postal à l'adresse suivante : Progexa, 70 rue d'Hautpoul 75019 Paris.