

Revue de presse Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 29 avril 2024 :

- **Contrôleurs aériens : les dessous de l'accord confidentiel qui a évité la grève**
- **Les déboires de Boeing obligent American Airlines à revoir à la baisse son programme de vols long-courriers**
- **Fnam : « Le trafic international est celui d'avant-crise »**
- **Crise du max : Southwest ajuste à nouveau la planification de sa flotte**
- **Embraer prévoit d'investir 390 millions de dollars cette année au Brésil**
- **Twin Jet inaugure une ligne régulière entre Marseille et Bâle-Mulhouse**
- **Volotea : quatre nouvelles destinations estivales au départ de Lille**
- **Vacances : les destinations les plus recherchées pour partir pendant les week-end de Mai, selon Kayak**
- **Groupe ADP : activité en hausse de 10,9%, objectifs confirmés pour 2024 et 2025**
- **Airbus : hausse de 28% du bénéfice net au 1er trimestre**
- **Nantes-Atlantique : nouveau programme de travaux de modernisation pour 2024/2025**
- **Annulation, retard et perte de bagage : les Etats-Unis renforcent les droits des passagers**

- **Fret Aérien : DHL Express utilise l'IA simplifier les transactions douanières**
 - **Environnement: rebond des émissions de CO2 des compagnies low-cost en 2023**
 - **Porté par la hausse du transport aérien, Alstef Group s'agrandit dans l'agglomération d'Orléans**
-

Contrôleurs aériens : les dessous de l'accord confidentiel qui a évité la grève

LesEchos.fr – 28/04/2024

L'accord négocié dans la nuit de mardi à mercredi avec le principal syndicat de contrôleurs aériens SNCTA n'a pas évité un jeudi noir, mais il ouvre la voie à une réforme de la navigation aérienne, en échange de hausses de salaires et d'avantages supplémentaires à faire pâlir d'envie.

Les dizaines de milliers de passagers qui ont vu leurs vols annulés jeudi dernier, du fait de la grève des contrôleurs aériens, trouveront peut-être un peu de consolation dans le fait que ce conflit aura permis de déboucher sur un accord, qui devrait éloigner durablement la menace d'une nouvelle grève.

La nuit blanche passée à négocier, de mardi 18 heures à mercredi 8 heures, n'a pas permis de sauver le programme de vol du 25 avril, mais elle aura au moins permis aux contrôleurs aériens et à leurs autorités de tutelle de trouver un terrain d'entente, qui semble satisfaire les deux parties.

Le contenu de l'accord non dévoilé

Pour le ministère des Transports et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), cet accord permet non seulement d'éviter trois jours de grève supplémentaires les 9,10 et 11 mai, mais il ouvre également la voie à une réforme sans précédent de la navigation aérienne d'ici à 2035. Avec des gains de productivité et de sécurité à la clé.

Pour les contrôleurs aériens, cet accord se traduira par des hausses de rémunération importantes, des jours de repos supplémentaires et d'autres avantages à faire pâlir

d'envie la plupart des agents de la fonction publique. C'est d'ailleurs probablement la raison pour laquelle le ministère des Transports a demandé la plus grande discrétion sur cet accord, dont le contenu n'a pas été rendu public.

Consigne de discrétion au ministère

Malgré les consignes de discrétion, « Les Echos » ont pu prendre connaissance des principaux points de cet accord, qui donne largement satisfaction aux revendications du principal syndicat de contrôleurs aériens, le SNCTA.

Des revendications portant principalement sur la fin de carrière et la rémunération, en contrepartie des gains de productivité attendus. Mais aussi sur des compensations en contrepartie de la généralisation des badgeuses et des pointeuses et de la suppression de la pratique des « clairances », ces absences non décomptées que certains contrôleurs s'autorisent entre eux quand le trafic le permet.

Concernant la fin de carrière, le SNCTA a obtenu exactement ce qu'il demandait. A savoir l'accès aux plus hauts indices de la fonction publique (HEA et HEB) pour tous les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA). Ce qui devrait se traduire par une augmentation significative de leurs pensions de retraite, à partir de 59 ans.

Des hausses de salaires de 226 à 1.000 euros

En matière de rémunération, en revanche, la revendication initiale d'une hausse de 3.000 euros par mois a vite disparu des négociations. Le SNCTA a d'ailleurs démenti avoir formulé une telle demande. Mais les augmentations de salaires concédées, dont les montants varient selon les catégories de contrôleurs, sont néanmoins conséquentes. Selon nos informations, elles vont de 226 euros nets par mois à 1.001 euros.

S'ajoutent à cela des revalorisations de primes, qui représentent la moitié de la rémunération, mais aussi des réductions des cotisations au fonds de pension maison. Si bien qu'au total, l'augmentation moyenne de rémunération serait de l'ordre de 1.500 euros par mois, étalée sur quatre ans, de 2024 à 2027. Mais ce chiffre est probablement plus élevé pour certains.

18 jours de récupération supplémentaires

Sur le troisième point - la généralisation des badgeuses et des pointeuses - le SNCTA a aussi obtenu ce qu'il voulait. A savoir, tout d'abord, la possibilité pour le chef de tour d'autoriser des « montées » décalées et des départs anticipés jusqu'à 3 heures quand le

trafic le permet, le temps de présence minimum obligatoire étant ainsi ramené à 5 heures (6 en période de charge).

Mais aussi et surtout, 18 jours de « récupération » supplémentaires pour les contrôleurs en salle et 6 jours pour les « hors-salle » (travaillant dans les bureaux), en plus de leurs 39 jours de congé. « En salle, nous sommes sur un cycle de 12 jours, avec 3 jours travaillés puis 3 jours de repos, deux fois de suite, explique un contrôleur. Pour poser une vacation complète, il faut six jours de congé. Les 18 jours obtenus par le SNCTA en échange de la badgeuse, correspondent donc à trois vacations. »

Compenser la fin des « clairances »

Cependant, afin de limiter les absences, huit jours seront placés sur un compte épargne temps déplafonné, utilisable pour partir en pré-retraite avant les 59 ans. Par ailleurs, le CET n'entrera en vigueur qu'une fois les badgeuses installées, entre janvier 2025 et janvier 2026.

Le pari de cet accord repose en effet sur l'idée que l'augmentation du temps de travail attendue grâce à la disparition des « clairances » fera plus que compenser les jours de repos supplémentaires. Selon un rapport du BEA, à l'origine de la remise en cause de cette pratique, les « clairances » représenteraient à elles seules une réduction de temps de travail de 25 % en moyenne, sur un temps de travail officiel de 32 heures par semaine, pauses incluses.

Le pari de la DGAC

Plus largement, la DGAC estime que les gains générés par son projet de réforme compenseront le coût de cet accord. Car les augmentations de salaires et les jours de congé supplémentaires iront de pair avec sa mise en oeuvre. Outre l'augmentation du temps de travail réel, cette réorganisation se traduira aussi par une réduction de moitié du nombre de centres de contrôle en approche, la fermeture d'un quart des tours de contrôle et une performance globale en hausse. La DGAC s'est notamment fixée pour objectif de réduire les retards d'un million de minutes.

C'est tout l'enjeu pour les compagnies aériennes, qui financent à 100 % le contrôle aérien français et qui vont devoir supporter le coût de la réforme et de cet accord. L'indemnisation des retards et le manque d'optimisation des routes aériennes leur coûtent des millions d'euros chaque année. Les jours de grève sont ruineux. Selon un bon connaisseur du dossier, le coût potentiel des trois jours de grève prévus en mai était

potentiellement supérieur, pour la seule compagnie Air France, à celui des concessions faites au 'SNCTA.

Un résultat encore incertain

Le pari n'est pas encore gagné. Si le SNCTA est majoritaire chez les contrôleurs, la DGAC va devoir trouver un accord avec au moins un autre syndicat pour valider son projet de réforme, qui touche d'autres catégories de personnel. Les concessions faites aux contrôleurs aériens susciteraient déjà une certaine grogne en interne. Elle devra aussi faire face à l'opposition d'autres syndicats, comme l'Unsa-Icna, au principe même des badgeuses et des pointeuses, considérées comme une mesure « vexatoire » et inutile.

« La badgeuse ne fera pas passer un avion de plus, assure un contrôleur. Elle va seulement nous obliger à être présent à rien faire. Quand le trafic l'exige, nous sommes déjà là et personne n'est 'clearé', explique-t-il. Dans un centre comme le mien, il y a très peu de clairances. Je suis à 32 heures. Avec les jours de récupération supplémentaires, nous allons donc travailler moins pour gagner plus. A titre individuel, je ne vais pas m'en plaindre, mais cela ne rendra pas la navigation aérienne française plus efficace. »

Les déboires de Boeing obligent American Airlines à revoir à la baisse son programme de vols long-courriers

La Tribune – 29/04/2024

En raison des retards de livraisons du Boeing 787, American Airlines est contrainte de modifier son programme de vols jusqu'en 2025. American Airlines étudie également d'éventuels ajustements liés aux retards de livraison affectant cette fois la famille des 737 MAX.

Les difficultés de Boeing provoquent de lourdes conséquences opérationnelles, commerciales et financières pour les compagnies aériennes. Ainsi, vendredi, American Airlines a annoncé qu'elle devait chambouler son programme de vols jusqu'en 2025 à cause des retards de livraisons du Boeing 787, un avion long-courrier. La compagnie est obligée de supprimer des vols.

« Nous procédons à ces ajustements maintenant pour nous assurer que nous sommes en mesure de faire les modifications pour les clients des vols affectés », a expliqué à l'AFP la compagnie, soulignant qu'elle s'efforçait de limiter l'impact des retards.

Des liaisons suspendues ou arrêtées prématurément

Dans le détail, American a décidé d'avancer la date de l'arrêt des vols saisonniers sur les lignes New York JFK-Athènes (au 3 septembre) et Philadelphie-Venise (au 5 octobre). Les liaisons Chicago O'Hare-Paris CDG et New York JFK-Barcelone sont suspendues du 3 septembre à l'été 2025. Celles reliant Dallas Fort Worth à Dublin et à Rome Fiumicino s'arrêteront du 26 octobre à l'été 2025. La compagnie a également réduit des fréquences quotidiennes (New York JFK-Rome Fiumicino) et hebdomadaires (Miami-Rio de Janeiro), ou changé le modèle d'avion en exploitation sur certaines lignes. Elle a en revanche accru ses services sur quatre liaisons jusqu'au premier trimestre 2025 : Philadelphie-Barcelone, Miami-Montevideo, New York JFK-Rio de Janeiro et Miami-Sao Paulo.

American Airlines étudie encore d'éventuels ajustements liés aux retards de livraison affectant cette fois la famille des 737 MAX, l'avion moyen-courrier de Boeing, dont la version 900 fait l'objet d'une enquête après qu'une porte d'un avion de ce type d'Alaska Airlines s'est arrachée en plein vol début janvier. Devon May, le directeur financier d'American, a indiqué jeudi à l'occasion des résultats du premier trimestre que la compagnie devrait recevoir 22 avions en 2024, au lieu des 29 prévus, tous constructeurs confondus. Il a assuré que la compagnie allait, malgré tout, augmenter sa capacité sur l'année.

Par ailleurs, le groupe a également relevé, concernant l'exploitation, les « défis au niveau du contrôle aérien » -secteur qui souffre d'un manque de personnel, ce qui affecte le fonctionnement de certains aéroports comme JFK à New York- et des événements climatiques « d'envergure » ayant affecté le fonctionnement de son réseau mondial.

Sur les trois premiers mois de l'année, Boeing n'a livré que 83 avions

Plusieurs compagnies ont déjà modifié leurs plannings de vol pour 2024 à cause des divers retards. En particulier United Airlines et Southwest, qui ont commandé des 737 MAX 10 dont les livraisons devaient commencer en 2023, mais l'avion n'a toujours pas reçu sa certification. Robert Isom, patron d'American Airlines qui en a commandé 85 début mars, compte sur ses premiers exemplaires pour 2028. Ryanair s'attend dorénavant à recevoir livraison de 40 ou 45 appareils pour l'été au lieu de 50 escomptés.

A la suite de l'annonce d'American Airlines, Boeing a rappelé les propos de son directeur financier Brian West le 20 mars : « Nous sommes en communication très transparente et régulière (avec les compagnies aériennes) et elles savent précisément où nous en

sommes et les progrès que nous effectuons. A court terme, le ralentissement nous affecte et les affecte et nous communiquons avec elles afin d'avancer. »

Au premier trimestre, le chiffre d'affaires de Boeing a atteint 16,57 milliards de dollars (-7,5% sur un an). La perte nette ressort à 343 millions de dollars, contre une perte nette de 414 millions un an plus tôt. Les analystes du consensus de FactSet avaient prévu une perte bien plus importante, à 709 millions. « Les résultats financiers reflètent des livraisons inférieures de 737 et les conséquences du maintien au sol du 737-9 », a indiqué mercredi dernier Boeing, en référence à l'incident survenu le 5 janvier sur un avion d'Alaska Airlines qui a perdu en vol une porte-bouchon.

Sur les trois premiers mois de l'année, l'avionneur n'a livré que 83 avions, contre 130 un an plus tôt. Il n'a donc encaissé que 4,65 milliards de dollars (-31%).

Airbus engagé dans une forte remontée en cadence de sa production

Du côté du concurrent Airbus, les nuages se dissipent. Son bénéfice net a grimpé de 28% au premier trimestre 2024, à 595 millions d'euros, reflétant l'augmentation de la livraison d'avions par l'avionneur, engagé dans une forte remontée en cadence de sa production.

Entre janvier et mars, le groupe a livré 142 avions commerciaux, contre 127 sur la même période de 2023, et dégagé un chiffre d'affaires de 12,8 milliards d'euros, en hausse de 9%, selon un communiqué publié jeudi. Ces résultats ont été obtenus « dans un contexte opérationnel ne présentant aucun signe d'amélioration. Les tensions persistent sur la scène géopolitique et dans la chaîne d'approvisionnement », affirme son président exécutif Guillaume Faury, cité dans le communiqué.

Airbus prévoit de livrer 800 avions commerciaux cette année, contre 735 l'an passé, et encore loin des 863 livrés à ses clients en 2019, avant la survenue du Covid. Pour autant, l'avionneur table sur la production mensuelle de 75 avions de la famille A320 en 2026. Il en a livré 48 par mois en moyenne l'an passé.

Il compte également passer à 14 monocouloirs A220 par mois en 2026 et de 3 à 4 long-courriers A330 cette année. Signe de la confiance d'Airbus dans le redécollage du marché des avions gros porteurs, déjà en perte de vitesse avant le Covid et foudroyé par la pandémie, le groupe a annoncé jeudi son ambition de produire 12 A350 par mois en 2028, quand il prévoyait jusqu'ici d'en fabriquer 10 à l'horizon 2026.

Fnam : « Le trafic international est celui d'avant-crise »

Echo Touristique – 26/04/2024

A l'occasion de sa conférence de presse semestrielle, le Président de la Fnam, Pascal de Izaguirre, a dressé le bilan de la saison écoulée.

Pour l'ensemble de l'année 2023, le trafic de, vers et au sein du territoire français a atteint 94,5% du trafic de 2019 avec le mois de décembre 2023 atteignant 100% du trafic de décembre 2019. « Le trafic international est celui d'avant-crise et le trafic DROM a dépassé celui de 2019. La hausse des coûts combinée à une forte demande s'est traduite par un renchérissement du prix des billets », a précisé Pascal De Izaguirre.

Les tendances positives du trafic déjà observées en 2023 ont donc été confirmées pour l'été 2024 dans un contexte où les compagnies ont noté que la tenue des Jeux olympiques pouvait influencer sur les décisions de voyage. Le transport aérien continuera par ailleurs d'évoluer dans un environnement instable en raison notamment de la situation géopolitique.

624 millions d'euros pour les grèves

Sur le plan opérationnel, les compagnies aériennes ont mis l'accent sur les problématiques récurrentes de disponibilité de flottes qu'elles rencontraient depuis la crise Covid en raison des tensions dans la chaîne d'approvisionnement en pièces aéronautiques et ont souhaité que des solutions émergent rapidement avec les industriels du secteur afin d'améliorer la situation.

Elles ont aussi vivement regretté les mouvements sociaux français dans le contrôle aérien qui pénalisent de manière récurrente et significative les passagers comme les compagnies aériennes utilisatrices de l'espace aérien français. Selon Eurocontrol, sur la période 2018-2022, le coût des grèves en Europe a été de 800 millions d'euros dont 624 millions d'euros pour la France seulement (80%), et 147 millions d'euros en Italie et 22 millions d'euros en Grèce.

Crise du max : Southwest ajuste à nouveau la planification de sa flotte

Air-Journal.fr – 29/04/2024

Southwest Airlines réduit une fois de plus ses attentes concernant les livraisons de nouveaux avions Boeing MAX en 2024. Cela conduit désormais à d'importantes

mesures de réduction des coûts. Southwest s'attend à avoir moins de personnel cette année et prévoit de fermer quatre bases.

Southwest Airlines cesse ses opérations dans quatre aéroports et réduit ses vols en provenance d'autres, dans le but de réduire ses coûts, ses plans de croissance ayant également été freinés par des livraisons d'avions inférieures aux prévisions de Boeing. La compagnie aérienne, qui exploite uniquement des Boeing 737, a déclaré jeudi que les retards du constructeur aéronautique en difficulté contribuaient à ses difficultés. Southwest a annoncé une perte de 231 millions de dollars pour le premier trimestre, pire que ce que prévoyaient les analystes, faisant chuter le cours de son action de 10 % en début de séance.

Pour réduire les coûts, Southwest a annoncé qu'elle cesserait ses opérations dans quatre aéroports à partir de début août : l'aéroport international de Bellingham dans l'État de Washington, l'aéroport international de Cozumel, l'aéroport intercontinental George Bush de Houston et l'aéroport international de Syracuse Hancock. Elle va également « restructurer de manière significative » ses vols au départ d'autres aéroports, notamment en réduisant les vols aux aéroports internationaux Hartsfield-Jackson d'Atlanta et Chicago O'Hare.

Le directeur général de Southwest, Bob Jordan, a déclaré jeudi dans une interview accordée à CNBC que la décision de quitter ces aéroports n'était pas liée aux retards dans la réception des nouveaux avions Boeing, même si ces « retards de Boeing sont très douloureux ». « Ils nous obligent à replanifier, ils nous nuisent sur le plan des revenus, ils nous rendent inefficaces, et nous travaillons sur tout cela. »

Les malheurs de la compagnie aérienne sont la conséquence de l'incident du 5 janvier dernier, lorsqu'un panneau d'un Boeing 737 MAX 9 s'est détaché lors d'un vol d'Alaska Airlines. L'événement a conduit à l'immobilisation temporaire du modèle d'avion MAX 9 et à un ralentissement de la production, Boeing étant confronté à une surveillance réglementaire accrue concernant son contrôle qualité. Southwest a déclaré qu'elle prévoyait d'acquérir 20 nouveaux avions Boeing cette année, contre 46 précédemment prévu. Le calendrier des livraisons dépend de la Federal Aviation Administration, qui a plafonné la production de Boeing le temps de maîtriser les problèmes de qualité.

« Les récentes nouvelles de Boeing concernant de nouveaux retards de livraison d'avions présentent des défis importants pour 2024 et 2025 », a déclaré Bob Jordan dans un communiqué.

La compagnie aérienne a annoncé qu'elle limiterait les embauches et terminerait l'année avec 2 000 employés de moins. Elle a également indiqué prévoir de mettre hors service moins d'avions que prévu auparavant.

Embraer prévoit d'investir 390 millions de dollars cette année au Brésil

Air-Journal.fr – 29/04/2024

Embraer a annoncé aujourd'hui son intention d'investir environ 390 millions de dollars américains et d'embaucher 900 employés supplémentaires au cours de l'année en cours.

L'annonce a été faite lors de la visite du président du Brésil, Luiz Inácio Lula da Silva, au siège de l'entreprise à São José dos Campos. L'objectif est de répondre à l'augmentation de la production d'avions et à la croissance future anticipée en développant de nouvelles activités, produits et services. L'investissement comprend des activités de recherche et de développement de nouvelles technologies, telles que celles qui seront utilisées dans les eVTOL (véhicules électriques à décollage et atterrissage verticaux), l'expansion des services aéronautiques, y compris la conversion d'avions de passagers en avions cargo, ainsi que la défense et la sécurité, des projets d'amélioration de l'efficacité et l'expansion des activités industrielles.

« Embraer entame une nouvelle phase de croissance basée sur l'efficacité et l'innovation. Nous nous efforçons d'exploiter tout notre potentiel dans les différents segments dans lesquels nous opérons vers une aviation plus durable », a déclaré Francisco Gomes Neto, président et chef de la direction d'Embraer. « Et grâce à des partenariats avec les secteurs public et privé, nous développons nos ventes, ouvrons de nouveaux marchés et investissons dans les nouvelles technologies, ce qui permet d'augmenter l'exportation de produits à haute valeur ajoutée et de créer des milliers d'emplois hautement qualifiés au Brésil. »

Environ 90 % des embauches se feront tout au long de l'année pour le secteur des opérations, avec des postes de mécaniciens, électriciens, fraiseurs, mouleurs, techniciens de maintenance aéronautique et techniciens qualité expérimentés, ainsi que des opportunités pour les stagiaires en production qui suivent des processus de formation et de qualification avec mentors internes. Il existe également des opportunités pour les ingénieurs et d'autres rôles administratifs.

L'année dernière, Embraer avait déjà augmenté ses effectifs de 1 500 employés et

retrouvé le niveau d'emploi d'avant la pandémie. L'entreprise compte actuellement environ 19 000 employés directs dans le monde, dont 88 % sont basés au Brésil. La reprise de la croissance d'Embraer a eu lieu en 2023, lorsque l'entreprise a enregistré un chiffre d'affaires total de 5,26 milliards de dollars et a atteint sa meilleure rentabilité des cinq dernières années. Au cours de la période, 181 avions ont été livrés, soit un volume de 13 % supérieur à celui de l'année précédente.

Pour 2024, Embraer estime que ce sera une nouvelle année de croissance avec des livraisons comprises entre 72 et 80 avions commerciaux et entre 125 et 135 avions d'affaires. L'objectif est de générer des revenus compris entre 6 et 6,4 milliards de dollars. Une partie de cette croissance est due au partenariat avec Azul Linhas Aéreas, qui devrait recevoir cette année 13 jets E195-E2, un avion qui est une référence mondiale en matière d'efficacité et de durabilité. L'un des modèles d'avion d'Azul, encore en phase de production, a été présenté et nommé par le président Lula lors d'une visite à l'usine.

Twin Jet inaugure une ligne régulière entre Marseille et Bâle-Mulhouse

Air-Journal.fr – 28/04/2024

Twin Jet inaugure une ligne régulière entre Marseille et Bâle-Mulhouse

A partir du 3 juin 2024, la compagnie aérienne Twin Jet proposera deux vols directs aller-retour par semaine entre sa base de Marseille et l'aéroport trinational de Bâle-Mulhouse-Fribourg.

Les fréquences entre ces deux aéroports auront lieu chaque lundi et vendredi. Les billets sont disponibles auprès de toutes les agences de voyages, sur le site Internet de la compagnie www.twinjet.fr, et en appelant la centrale de réservation Twin Jet au 0892.707.737.

Pour rappel, 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.

Volotea : quatre nouvelles destinations estivales au départ de Lille

Air-Journal.fr – 28/04/2024

Volotea continue de développer sa connectivité au départ de Lille cet été, avec l'inauguration de quatre nouvelles routes vers Rhodes, Corfou et Kalamata, en Grèce, et Dubrovnik, en Croatie.

Le 21 avril, les passagers lillois ont pu prendre leur envol vers les îles grecques, Rhodes et Corfou, réputées pour leurs plages de sable doré, leurs eaux cristallines et leur riche héritage culturel. Les réservations sont ouvertes jusqu'en novembre, à raison d'un vol par semaine les dimanches et avec plus de 9000 sièges offerts,.

Le 24 avril, Volotea a inauguré ses premiers vols vers Dubrovnik en Croatie et Kalamata en Grèce, deux magnifiques villes proposant une variété d'activités à découvrir. À partir de cette date, ces deux nouvelles routes assureront un vol par semaine, chaque mercredi avec plus de 9000 sièges offerts chacune. Les habitants de Lille ont la possibilité de réserver leurs billets jusqu'en octobre.

Deux ans après l'ouverture de sa base, Volotea confirme sa place de première compagnie aérienne espagnole de l'aéroport en termes de réseau et consolide son ancrage à Lille. Ces quatre nouvelles routes confirment la pertinence de son réseau au départ de Lille qui dessert déjà 8 pays (Espagne, France, Grèce, Italie, Croatie, Bulgarie, Portugal, Maroc).

La compagnie aérienne prévoit cette année d'étoffer son offre de 5% pour atteindre 610 000 sièges disponibles. Pour soutenir sa croissance sur la base lilloise, la compagnie s'appuie sur une équipe de 75 employés et 430 employés indirects, témoignant ainsi de la volonté de la compagnie de contribuer au développement économique et social de la région.

Vacances : les destinations les plus recherchées pour partir pendant les week-end de Mai, selon Kayak

Air-Journal.fr – 28/04/2024

“En mai, fait ce qu'il te plaît !” Si l'adage fait surtout référence au retour des beaux jours et au fait de pouvoir profiter du soleil, il est pris au pied de la lettre par les Français, en quête de chaleur et de douceur de vivre.

Cette année, les jours fériés du mois de mai sont synonymes de longs week-ends, notamment avec les 8 et 9 mai qui se suivent pendant 5 jours si vous ne travaillez pas le vendredi 10 mai. Pour marquer l'occasion, le moteur de recherche de voyages

Kayak.fr partage avec ses voyageurs français les destinations aériennes en vogue pour s'évader (*).

Les 10 destinations aériennes les plus recherchées sur Kayak.fr pour le mois de mai sont toutes placées sous le signe du soleil et offrent un avant-goût de l'été. Que ce soit le 1^{er} mai ou les 8 et 9 mai, les Français semblent vouloir partir à la découverte des joyaux chauds du sud de l'Europe.

En tête de liste figure Madère, l'île portugaise située au large des côtes marocaines, surnommée "l'île de l'éternel printemps". Les recherches pour Funchal, sa capitale, ont triplé par rapport à la même période de l'année dernière, ce qui représente la plus forte augmentation de recherches de toutes les destinations analysées. Il faut compter environ 458 euros en moyenne pour un vol aller-retour afin de découvrir l'île surnommée le "Hawaï européen", et de profiter de randonnées à couper le souffle ou simplement de s'émerveiller devant les montagnes époustouflantes qui plongent dans l'océan.

Les îles italiennes figurent également dans le classement, avec Cagliari, en Sardaigne, qui enregistre une augmentation de 141 % des recherches et un coût moyen de 299 € pour un vol aller-retour. Palerme, en Sicile, ferme le top 10 de Kayak.fr avec une augmentation de 110 % des recherches et un prix moyen de vol aller-retour de 252 €. Le mois de mai est également la période idéale pour profiter de la Corse, l'île de beauté, ou de la cité phocéenne de Marseille. Ajaccio se classe au 3^e rang des destinations aériennes les plus recherchées, avec une augmentation de 164 % des recherches et un coût moyen de 294 € pour un vol aller-retour. Figari, plus au sud de la Corse, a connu une augmentation de 130 % des recherches, pour un coût moyen de 315 € pour un vol aller-retour. Enfin, Marseille continue d'être la destination préférée des Français, représentant le compromis parfait entre l'émulsion de la ville et l'accès facile aux plages, avec une augmentation de 110 % des recherches.

(*)d'après les recherches de vols effectuées sur Kayak.fr dans la période entre 01/01/2024 et le 11/04/2024.

Groupe ADP : activité en hausse de 10,9%, objectifs confirmés pour 2024 et 2025

Air-Journal.fr – 28/04/2024

Le Groupe ADP (Aéroports de Paris) a vu son activité croître de 10,9% sur un an au premier trimestre, stimulée par la hausse du trafic à l'international, et aussi par les passagers dans les boutiques de ses aéroports.

Son chiffre d'affaires a atteint 1,32 milliard d'euros sur la période de janvier à mars 2024, a précisé le gestionnaire aéroportuaire, en confirmant tous ses objectifs pour 2024 et 2025. Le rythme de reprise post-pandémie de Covid-19 à Paris-CDG et Paris-Orly a néanmoins ralenti début 2024 : le nombre de passagers y a crû de 4,4% pour atteindre 22 millions, soit 92,6% des volumes du premier trimestre 2019, avant la crise sanitaire. C'est à peine meilleur que celui de toute l'année 2023 (92,3%) sur fond de contraction du trafic de/vers la France métropolitaine et le Moyen-Orient.

En revanche, les voyageurs ont dépensé sans compter dans les commerces des aéroports parisiens, semblant valider la stratégie de montée en gamme d'ADP portée par la marque Extime : le chiffre d'affaires par passager y a atteint 32,7 euros, une hausse de 7,8% par rapport aux trois premiers mois de 2023.

Hoers de France, les aéroports du réseau international géré par le Groupe ADP ont dynamisé l'activité lors du trimestre, avec 21,3% de croissance. Une performance due à la filiale turque TAV Airports (+28,2%) qui gère des installations comme Almaty (Kazakhstan) et Médine (Arabie saoudite), outre Ankara et Antalya dans son pays.

En 2023, le Groupe ADP, détenu à 50,6% par l'Etat français, avait engrangé un bénéfice pour la deuxième année de suite, à 631 millions d'euros, en nette hausse (+22,2%) par rapport à 2022, et réalisé un chiffre d'affaires de 5,5 milliards d'euros, supérieur à la moyenne des années 2017-2019 (4,2 milliards). Vendredi, il a confirmé tous ses objectifs financiers et de trafic pour l'exercice en cours et le suivant, notamment, cette année, une croissance du nombre de passagers de 3,5% à 5% dans ses aéroports parisiens et une progression de son excédent brut d'exploitation (Ebidta) «supérieure à 4%» sur un an.

Airbus : hausse de 28% du bénéfice net au 1er trimestre

Air-Journal.fr – 28/04/2024

Le bénéfice net d'Airbus a grimpé de 28% au premier trimestre 2024, à 595 millions d'euros, reflétant l'augmentation de la livraison d'avions par l'avionneur européen, engagé dans une forte remontée en cadence de sa production.

Entre janvier et mars 2024, le groupe a livré 142 avions commerciaux, contre 127 sur la même période de 2023, et dégagé un chiffre d'affaires de 12,8 milliards d'euros, en hausse de 9%, a annoncé l'avionneur européen. Ces résultats ont été obtenus «dans un contexte opérationnel ne présentant aucun signe d'amélioration. Les tensions persistent

sur la scène géopolitique et dans la chaîne d'approvisionnement», a affirmé son président exécutif Guillaume Faury, cité dans le communiqué.

Airbus prévoit de livrer 800 avions commerciaux cette année, contre 735 l'an passé, et encore loin des 863 livrés à ses clients en 2019, avant la pandémie de Covid. Pour autant, l'avionneur table sur la production mensuelle de 75 monocouloirs de la famille A320 en 2026. Il en a livré 48 par mois en moyenne l'an passé. Il compte également passer à 14 monocouloirs A220 par mois en 2026 et de 3 à 4 long-courriers A330 cette année.

Signe de la confiance d'Airbus dans le redécollage du marché des avions gros-porteurs, le groupe a annoncé son ambition de produire 12 A350 par mois en 2028, quand il prévoyait jusqu'ici d'en fabriquer 10 à l'horizon 2026. Sur les trois premiers mois de l'année, l'A350 compte pour 71 des 137 commandes reçues par l'avionneur. Et la compagnie low-cost indienne IndiGo, qui a déjà passé l'an dernier la plus importante commande en volume de l'histoire de l'aviation civile, avec 500 monocouloirs A320, a annoncé jeudi l'achat de 30 exemplaires de l'A350, assorti de droits d'achat pour 70 appareils supplémentaires.

Nantes-Atlantique : nouveau programme de travaux de modernisation pour 2024/2025

Air-Journal.fr – 27/04/2024

À la suite de l'annonce du report de deux ans de la fin de concession actuelle (de fin 2023 à fin 2025) de l'aéroport Nantes-Atlantique 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 et la CCI Nantes-Saint Nazaire-, ont convenu d'un programme de travaux de 26 millions d'euros qui vise à garantir une exploitation de la plateforme dans les meilleures conditions possibles, jusqu'au démarrage de la prochaine concession.

Rénovation de la piste, des postes avions et divers équipements

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...).

Amélioration de la qualité de service et de la fluidité
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'installations de systèmes de barrières de protection et de portails d'accès.

Afin de s'assurer d'un stock de kérozène en adéquation avec le trafic actuel, AGO s'engage également à lancer un appel d'offres pour reconfigurer le dépôt de carburant existant.

Enfin, AGO a lancé une procédure de mise en concurrence des commerces et services au sein de l'aérogare, en vue d'attribuer jusqu'à fin 2028 l'exploitation des zones commerciales du terminal. Ces zones seront donc sous-concédées aux exploitants commerciaux jusqu'à fin 2025 par AGO, puis jusqu'à fin 2028 par le futur concessionnaire. Cette initiative d'AGO vise – alors que le projet de réaménagement est reporté de 2 ans – à engager sans plus attendre des travaux d'amélioration des différents points de vente, au bénéfice de la qualité de service et du confort attendus par les passagers.

Décarbonation

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.

Stations de mesure de bruit

Par ailleurs, à l'occasion du Comité Permanent de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 14 février 2024, présidée par la Préfecture de Loire-Atlantique, AGO a proposé la mise en place de 12 nouveaux points de mesure de bruit (3 stations fixes et 9 stations mobiles). Ce redimensionnement fait suite à la concertation conduite par le préfet en octobre dernier et aux attentes des collectivités riveraines de l'aéroport qui avaient exprimé le souhait de voir se densifier le dispositif de mesure de bruit autour de l'aéroport. Ces propositions feront l'objet d'un avis de la CCE et de l'ACNUSA, avant la mise en place et l'homologation des nouvelles stations fixes dans le courant 2024.

Cette feuille de route complète le programme d'investissements et de renouvellement quinquennal de 44 millions d'euros déjà engagés depuis 2019.

Annulation, retard et perte de bagage : les Etats-Unis renforcent les droits des passagers

Air-Journal.fr – 27/04/2024

L'administration Biden a adopté mercredi une nouvelle réglementation imposant aux compagnies aériennes de rembourser automatiquement et rapidement leurs clients en cas de retard d'un vol, à l'exemple de la réglementation européenne des droits des passagers.

Le ministère des Transports américain a déclaré que les compagnies aériennes seront tenues de procéder à des remboursements automatiques dans un délai de quelques jours pour les vols annulés et les retards "importants". Selon la réglementation actuelle, les compagnies aériennes décident de la durée d'un retard avant de procéder à un remboursement. L'administration Biden supprime cette marge de manœuvre en définissant un retard important comme devant durer au moins trois heures pour les vols intérieurs et six heures pour les vols internationaux. Les compagnies aériennes seront toujours autorisées à proposer un autre vol ou un avoir, mais leurs clients impactés pourront refuser cette offre.

La nouvelle réglementation américaine des droits des passagers concernera également le remboursement des bagages de soute perdus ou égarés. Si un bagage enregistré n'est pas livré dans les 12 heures pour un vol domestique ou dans les 15 à 30 heures pour un vol international, il est considéré comme perdu et la compagnie aérienne doit verser automatiquement une indemnité à son propriétaire. Enfin, les frais ancillaires liés à des services tels que le choix d'un siège ou une connexion internet seront remboursés automatiquement si la compagnie aérienne ne fournit pas le service, le client n'aura plus à en faire la demande.

Fret Aérien : DHL Express utilise l'IA simplifier les transactions douanières

Air-Journal.fr – 27/04/2024

DHL Express améliore sa plateforme en ligne My Global Trade Services (MyGTS) grâce à l'intelligence artificielle (IA), permettant ainsi de simplifier l'expédition internationale pour ses clients et d'accélérer le traitement des expéditions transfrontalières. Les utilisateurs peuvent désormais se renseigner de manière très précise sur les formalités douanières, les coûts estimés à l'arrivée et comprendre les exigences réglementaires avant l'expédition.

Les expéditeurs peuvent utiliser la plateforme MyGTS pour trouver les codes du système harmonisé (HS) nécessaires à l'expédition de leurs articles à l'aide de mots-clés ou du répertoire des codes. La plateforme utilise l'intelligence artificielle et l'apprentissage automatique pour fournir aux clients les codes corrects, ce qui rend le dédouanement plus rapide et plus précis et minimise les retards. Cela permet également aux clients d'éviter des surprises non prévues telles que d'éventuels droits de douane ou taxes supplémentaires.

Grâce à MyGTS, les coûts estimés à l'arrivée – y compris les droits de douane et les taxes pour les expéditions – peuvent être calculés de manière simple avant l'expédition. Actuellement, 70 % des acheteurs en ligne dans le monde choisissent de payer à l'avance les droits et taxes d'importation locaux lorsqu'ils effectuent un achat. Les détaillants qui garantissent la transparence de l'ensemble des coûts au moment du paiement renforcent la confiance des clients finaux dans leur boutique en ligne.

De plus, le fait que les droits et taxes estimés soient clairement indiqués sur le site web permet aux ecommerçants d'ajuster leur stratégie de prix si nécessaire et de proposer des produits à des prix compétitifs à leurs clients. Pour les formalités de dédouanement,

MyGTS fournit des informations sur les exigences en matière d'exportation et d'importation. Le planificateur de pré-expédition de la plateforme permet également de planifier de manière flexible des commandes individuelles ou en quantités plus importantes ; ce qui permet aux utilisateurs de sauvegarder et de mettre à jour la planification en fonction de leurs besoins.

Selon DHL, en France, 50 % des consommateurs effectuent des achats transfrontaliers. Mais la France attire aussi les clients étrangers avec par exemple 38% des consommateurs marocains qui achètent des produits en France. En Europe, l'habillement et les chaussures sont de loin les produits les plus recherchés pour les commandes transfrontalières (60 %), devant l'électronique grand public (27 %).

Environnement: rebond des émissions de CO2 des compagnies low-cost en 2023

Air-Journal.fr – 27/04/2024

En 2023, plusieurs compagnies low-cost opérant en France ont émis encore plus de CO2 qu'avant la pandémie de Covid, montrant ainsi que l'aviation civile peine à intégrer une trajectoire de modération de la demande et de réduction des émissions, selon un rapport de Transport & Environment (T&E).

L'ONG, qui a analysé les données de 2023 pour l'ensemble des vols au départ de la France, note que ces derniers ont augmenté de 10% l'année dernière par rapport à 2022, ce qui représente 700 000 décollages, soit près de 2 000 décollages par jour, et 20,3 millions de tonnes de CO2 émises (+12,5% par rapport à 2022).

« Ce rebond de l'aérien est accaparé par les compagnies low-cost, qui ont augmenté leurs nombres de vols de 13% l'année dernière, explique Jo Dardenne, responsable du secteur Aviation à T&E. Par rapport à 2019, Transavia a quasiment doublé ses émissions de CO2 pour les avions au départ de la France. On note également de fortes augmentations chez Ryanair et Corsair. Cette tendance est en contradiction avec la nécessaire modération de la demande pour atteindre les objectifs climatiques du secteur et la France a raté l'occasion d'y apporter une réponse, le dernier relèvement fiscal acté en 2023 excluant un aéroport comme Beauvais, fief du low-cost ».

En incluant toutes les compagnies aériennes, les émissions CO2 de 2023 représentent 89% du niveau d'avant-Covid. Air France, qui représente 38% des émissions du secteur en France, reste toujours en-deçà de son niveau de 2019 (-13%).

En outre, qu'il s'agisse de la compagnie historique Air France ou des compagnies low cost, les lacunes du marché carbone (ETS) empêchent la bonne application du principe pollueur-payeur, souligne le rapport de T&E. Les compagnies aériennes qui exploitent principalement des lignes long-courriers, comme Air France, profitent du fait que les vols extra-européens échappent à la taxation des émissions. En 2023, Air France n'a donc payé que 46 millions d'euros de taxe carbone, alors qu'elle aurait dû régler 700 millions d'euros si tous les vols au départ de l'Europe avaient été taxés. Au global, les revenus de l'ETS se montent à 2,9 milliards d'euros, alors qu'ils pourraient atteindre plus de 13 milliards d'euros. Pour T&E, cela contribue à cacher l'impact climatique réel des vols, ce qui booste la demande.

« Les gros pollueurs comme Air France, Lufthansa ou British Airways ainsi que les low-costs payent un prix ridiculement bas pour leurs émissions en raison des exonérations du marché carbone, affirme Jo Dardenne. La France doit freiner l'expansion du modèle low-cost en introduisant des mesures fiscales et opérationnelles, comme le relèvement de la taxe sur les billets et la mise en place de plafonds d'émissions aux aéroports ».

Porté par la hausse du transport aérien, Alstef Group s'agrandit dans l'agglomération d'Orléans

Le Parisien – 29/04/2024

Spécialiste du transport de bagages dans les aéroports et du stockage logistique automatisé, l'entreprise de Boigny-sur-Bionne investit dans de nouveaux locaux pour répondre à de grosses commandes.

Des travaux ont démarré sur le site d'Alstef Group, à Boigny-sur-Bionne, dans l'agglomération d'Orléans. Cette entreprise qui fait des convoyeurs automatiques pour le transport des bagages dans les aéroports et des systèmes automatisés pour les entrepôts logistiques est en train de s'agrandir, portée, notamment, par la hausse du trafic aérien.

Après le trou d'air de la crise sanitaire, le trafic passagers s'achemine vers de nouveaux records mondiaux en 2024, avec 4,7 milliards de passagers attendus cette année. Alstef Group, qui emploie 250 personnes sur son site orléanais, en profite pour engranger de beaux succès commerciaux, par exemple avec l'aéroport d'Auckland en Nouvelle-Zélande récemment, ou celui de Brisbane l'an dernier, en Australie. « C'est le plus gros contrat de l'histoire de l'entreprise, à 67 millions d'euros », précise son directeur général Nicolas Breton.

Un chiffre d'affaires en hausse de 40%

À l'étroit dans ses locaux du fait de la hausse de son volume d'activité, Alstef Group augmente d'un tiers sa surface de production avec 2,500 m2 supplémentaires, et va également construire des bureaux l'an prochain, le tout pour une enveloppe de 6 à 7 millions d'euros.

À côté de ses succès dans le transport des bagages, l'industriel, qui a dégagé l'an dernier un chiffre d'affaires en hausse de 40 % à 220 millions d'euros, a décidé de s'attaquer au marché du fret aérien, où l'activité est encore peu automatisée.

Alstef Group veut y déployer ses chariots élévateurs autonomes, qui sont fabriqués sur son autre site industriel français, près de Rennes, et se donne pour ambition, d'ici cinq ans, d'avoir doublé de taille.



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

70 Rue d'Hautpoul - 75019 Paris
accueil@progexa.fr
01 53 38 92 10