

## Revue de presse - Aérien & Tourisme

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



### Sommaire du 2 décembre 2024 :

- Ryanair débarquera à l'aéroport d'Orly en 2025
- Selectour : les TO « invités » à réduire les remises accordées aux CE et cartes bancaires [ABO]
- Tourisme Paris : la fréquentation progresse
- Décarbonation : « Les compagnies aériennes savent que la menace est stratégique »
- Lufthansa Group : moins de 5% de ses passagers optent pour ses Green Fares
- Congrès Selectour : que s'est-il dit à propos du voyage d'affaires ?
- Malgré la hausse des prix, près de 9 européens sur 10 comptent voyager en 2025
- Débat "électrique" lors de la table ronde consacrée à l'aérien sur le projet de nouvelle taxe
- Wizz Air : 100 millions de passagers au Royaume-Uni
- ACI Europe veut une révision des règles relatives aux créneaux horaires des aéroports européens

- Rachat d'ITA Airways par Lufthansa : certains créneaux transférés à easyJet, IAG et Air France-KLM
  - VINCI Airports modernise sept aéroports de la région Nord du Brésil
  - Emirates fustige Boeing pour les retards successifs du Boeing 777X
  - Bordeaux : Ryanair rémunère 14 salariés sans travail ni mission !
- 

Ryanair débarquera à l'aéroport d'Orly en 2025

*Les Echos – 1er décembre 2024*

La compagnie low cost, qui s'était toujours refusée à desservir les grands aéroports parisiens, va lancer deux lignes quotidiennes au départ d'Orly. Ce changement de stratégie intervient dans le cadre d'une importante redistribution de créneaux horaires.

Est-ce un effet de l'arrivée de la ligne 14 du métro à Orly ? Après avoir exclu pendant des années de desservir les grands aéroports parisiens, Ryanair lancera ses premiers vols au départ d'Orly, à compter du 1er avril. La compagnie irlandaise a obtenu du Cohor, l'organisme indépendant chargé de l'attribution des créneaux horaires sur les grands aéroports, de quoi ouvrir deux allers-retours quotidiens au départ de l'aéroport du sud de Paris. Les deux destinations choisies sont Bratislava (Slovaquie) et Bergame (Italie).

L'arrivée de Ryanair à Orly marque un tournant important dans la stratégie en France de la première compagnie low cost européenne. Même si elle avait déjà fait au moins une tentative pour obtenir des créneaux à Orly, Ryanair avait toujours jugé les deux grands aéroports parisiens trop chers et trop compliqués, leur préférant celui de Beauvais. Ce virage sur l'aile est d'autant plus remarquable qu'il intervient alors que Ryanair a menacé de fermer la moitié de ses destinations en France. C'est aussi un défi lancé à Transavia, la filiale low cost d'Air France, devenu le premier opérateur à Orly, ainsi qu'au numéro deux, Easyjet.

8.000 créneaux remis en jeu

Ryanair n'est toutefois que l'un des bénéficiaires d'une redistribution d'un « pool » de 8.000 créneaux horaires remis en jeu par le Cohor, soit la plus importante opération de ce type depuis la faillite d'Aigle Azur, en 2019. Des créneaux abandonnés par des compagnies ayant fermé des lignes, comme Air Dolomiti, ou n'ayant jamais réussi à les exploiter, comme ceux de l'éphémère compagnie bretonne Céleste, ou encore repris par le Cohor, faute d'être suffisamment utilisés, comme le prévoit la réglementation européenne.

« Ces 8.000 créneaux représentent de quoi opérer environ 11 nouvelles rotations par jour, explique le directeur du Cohor, Antoine Lapert. Leur réattribution répond à des critères réglementaires précis. La moitié doit revenir à de nouveaux entrants. À savoir des compagnies ayant moins de 5 créneaux quotidiens à Orly. L'autre moitié doit servir en priorité à la desserte de lignes intra-européennes, avec une priorité supplémentaire pour les nouvelles liaisons, les lignes en monopole et celles où la concurrence se limite à deux opérateurs. »

Volotea s'invite aussi à Orly

Ryanair cochait toutes ces cases. Non seulement la compagnie irlandaise n'avait jusqu'à

présent jamais mis les pieds à Orly, mais la capitale slovaque et Bergame n'étaient pas encore desservies au départ de cet aéroport. Ryanair n'a pu obtenir que deux des 14 dessertes, le Cohor ayant dû satisfaire d'autres demandes tout aussi légitimes. « La totalité des demandes déposées représentait de l'ordre de 70.000 créneaux », indique Antoine Lapert. Et l'aéroport d'Orly est plafonné à 250.000 créneaux.

Un autre nouvel entrant, Volotea, a ainsi obtenu de quoi opérer 13 vols par semaine au départ d'Orly, répartis sur plusieurs destinations italiennes (Ancône, Olbia, Alghero, Turin et Vérone). Là encore, l'inflexion stratégique est notable, la compagnie catalane ayant plutôt privilégié les liaisons interrégionales. La compagnie polonaise Lot a également obtenu de quoi faire un vol quotidien vers Varsovie. Mais elle devra compter avec l'entreprise low cost Wizz Air, qui va lancer, pour sa part, deux rotations par semaine sur la capitale polonaise. Air Corsica a quant à elle récupéré de quoi compléter son programme sur Figari.

Pour les compagnies déjà présentes

Des compagnies déjà bien présentes à Orly ont également pu bénéficier de nouveaux créneaux. Transavia France pourra ainsi lancer une nouvelle ligne quotidienne vers Amsterdam. Easyjet ajoutera Skopje (Macédoine), Sofia et Southampton à son offre. Vueling pourra desservir Salerne. Wizz Air proposera Londres-Gatwick quatre fois par semaine et ASL Airlines lancera une desserte quotidienne sur Alger.

La seule nouvelle destination long-courrier sera le fait de la compagnie française French Bee, qui desservira Montréal cinq fois par semaine. Cependant, contrairement aux nouveaux entrants qui ont l'obligation d'utiliser leurs créneaux pour les destinations demandées, les autres compagnies ont toujours la possibilité de changer de destinations.

Bruno Trévidic

Selectour : les TO « invités » à réduire les remises accordées aux CE et cartes bancaires

*Tourmag - 29 novembre 2024*

Lors de son congrès 2024 au Qatar, Selectour a dévoilé la liste des tour-opérateurs référencés. Dans la foulée, Christophe Jacquet, directeur général d'Havas Voyages, a relancé « un vieux serpent de mer » : les remises accordées par les comités d'entreprise, les cartes bancaires et les assurances sur les voyages des producteurs.

Bien que, selon ses propres mots, les négociations entre le GIE Selectour-Havas (ASHA) et les tour-opérateurs (TO) dans le cadre des référencements 2025-2027 se soient déroulées dans un climat apaisé, Christophe Jacquet avait un message clair pour les partenaires retenus : « J'aimerais réveiller un vieux serpent de mer », a-t-il déclaré en s'adressant aux fournisseurs, présents à Doha pour le congrès du réseau.

«Celui des remises très importantes accordées à des concurrents directs comme les comités d'entreprise (CE), les assureurs et désormais les banques. »

Un marché qu'il évalue à « un milliard d'euros ». Ces remises, qui peuvent « aller jusqu'à 12% sur du TTC », ne sont pas soutenables pour une agence, qui risquerait alors « de déposer le bilan ».

Il a précisé : « il se passe quelque chose d'épouvantable, le showrooming. Des clients profitent de la valeur ajoutée offerte en agence pour ensuite disparaître et se tourner vers les opérateurs qui proposent ces remises. »

Et de marteler : « Il faut revenir à une concurrence loyale en plafonnant les remises à 5% ». Ce que TUI assure avoir déjà fait.

Pour convaincre les fournisseurs réticents, Laurent Abitbol, Président du directoire a expliqué lors d'une conférence de presse organisée en marge du congrès, qu'il serait prêt à les payer un peu plus tôt : « actuellement ils sont payés le 20 du mois, nous pourrions envisager de les payer 4 à 5 jours avant

Référencement TO : qui sont les nouveaux partenaires ?

Les TO du Groupe Marietton ont montré l'exemple en stoppant, selon Aurélien Aufort, son DG, toute collaboration avec les mutuelles et apparentés ; tandis qu'un autre voyageur souligne qu'accorder de telles réductions « cannibalise les ventes directes. »

Cette déclaration faisait suite à la présentation du référencement des tour-opérateurs du GIE ASHA. Parmi les nouveaux entrants figure Voyages d'Exception, désormais classé en catégorie « Silver ».

Lionel Rabiet, président du TO, a rappelé qu'il avait été référencé par Havas à la suite « d'une demande du terrain » et que cette arrivée chez Selectour devrait lui permettre de « doubler son chiffre d'affaires BtoB », un canal de distribution prioritaire pour vendre des produits complexes comme les croisières avec conférenciers.

D'autres opérateurs rejoignent également le référencement, notamment Alma Latina, Australie Tours, Jetset Voyages, Europa Park, Nordiska, Port Aventura, Tictac Trip et CFC Croisières.

Performances et partenariats

Partenaire historique de Selectour, Asia conserve son statut de partenaire « gold ».

Son président, Guillaume Linton, se réjouit de cette collaboration fructueuse, avec « une progression de 40% du chiffre d'affaires en 2024 par rapport à 2023 », un chiffre supérieur à celui de 2019. Selon lui, « chez Selectour, la pandémie est derrière nous. »

Jean-Noël Lefevre, directeur général de Selectour, a également rappelé les avantages pour les TO : « la garantie d'être payés même en cas de défaillance d'une agence et des délais de paiement respectés au jour près. »

Récompenser les agences qui jouent la carte du référencement

Du côté des adhérents, Laurent Bailleul, directeur du Groupe Norest Voyages, a salué les avancées obtenues par le réseau, comme « une transparence accrue sur les commissions inscrites sur les factures » ou encore « une hausse de la rémunération sur le transport aérien dans le cadre des voyages à la carte ».

Evidemment, un bon pilotage des ventes est essentiel pour obtenir davantage de la part des partenaires.

Pour y parvenir, Jean-Noël Lefevre a annoncé l'intégration d'un nouveau critère dans les « supercom' bonus ». Chaque agence qui joue le jeu de la carte des fournisseurs référencés, dans son point de vente ou son mini-réseau, contribue à la performance globale de tout le réseau. C'est notre seule voie vers le succès ».

Laurent Guéna

Tourisme Paris : la fréquentation progresse

*Tourmag – 29 novembre 2024*

Le baromètre du tourisme parisien de novembre 2024, publié par le groupe Paris Je t'aime, dresse un bilan contrasté de l'activité touristique de la capitale. Si les arrivées aériennes internationales accusent une légère baisse, la fréquentation globale est en nette progression.

Le groupe Paris Je t'aime a publié son Baromètre du tourisme parisien de novembre 2024, révélant des données sur l'évolution de la fréquentation de la capitale.

Malgré un ralentissement des arrivées aériennes, la destination affiche une dynamique globale positive, portée par une reprise de certains marchés et une fréquentation accrue des touristes français.

Les avions ralentissent

Du 1er octobre au 10 novembre 2024, les arrivées aériennes internationales vers Paris ont enregistré une baisse de 4,4 % par rapport à 2023, atteignant 1,7 million.

Cette diminution résulte notamment de moindres arrivées depuis l'Europe du Sud (-16 %), l'Asie du Sud-Est (-11 %) et les Caraïbes (-25 %), impactées par l'ouragan Milton.

Cependant, cette baisse n'a pas freiné la fréquentation globale, en hausse de 8,8 %, grâce à des marchés dynamiques comme l'Amérique du Nord (+7 %), le Moyen-Orient (+7 %) et l'Asie du Nord-Est (+19 %).

Lors de la Golden Week, les nuitées des visiteurs chinois ont bondi de 20,3 %, marquant une reprise notable. Si Paris a concentré ces séjours, des zones comme La Défense (+124 %), Pantin-Bobigny (+65 %) et Saint-Denis (+54 %) ont également enregistré des hausses significatives.

Les touristes français ont également contribué à cette dynamique, avec une augmentation de 11 % des nuitées en métropole.

Tourisme Paris : des prévisions encourageantes

Pour décembre 2024, les arrivées aériennes internationales sont en progression de 18 % par rapport à 2023. Les réservations hôtelières suivent également cette tendance, avec un taux de remplissage prévisionnel de 65 % pour la semaine du 2 décembre et 55 % pour celle du 9 décembre.

La période des fêtes de fin d'année s'annonce prometteuse, les réservations entre le 30 décembre et le 5 janvier 2025 enregistrent une hausse de 58 % par rapport à la même période l'an dernier. Toutes les zones, excepté l'Afrique du Nord, affichent des progressions, avec des hausses remarquables en Europe de l'Ouest (+109 %) et en Amérique du Nord (+53 %).

Cette dynamique est également renforcée par la réouverture très attendue de Notre-Dame de Paris, prévue le samedi 7 décembre 2024. Symbole emblématique de la capitale, en restauration depuis l'incendie de 2019, cet événement suscite déjà un engouement marqué par une hausse des recherches et des réservations de vols.

La cathédrale devrait accueillir des millions de visiteurs, boostant l'attractivité de Paris pendant les fêtes et bien au-delà.

Amelia Brille

Décarbonation : « Les compagnies aériennes savent que la menace est stratégique »

*Déplacements Pros – 28 novembre 2024*

La startup toulousaine OpenAirlines a récemment finalisé une levée de fonds pour accélérer son internationalisation et investir dans la R&D. La jeune pousse souhaite aider les compagnies aériennes à réduire leur bilan carbone et son CEO, Alexandre Feray, milite en faveur d'une industrie plus respectueuse de l'environnement tout en étant conscient de la difficulté pour y parvenir.

Le secteur de l'aérien est-il toujours mobilisé sur le sujet de la décarbonation ? Pourquoi la « sustainability » connaît-elle moins d'échos depuis un an ou deux ?

Alexandre Feray, CEO d'OpenAirlines

La prise de conscience écologique a connu une accélération considérable depuis le Covid et même un peu avant. Nous avons assisté au lancement de nombreux projets, comme les avions électriques, à hydrogène, l'engouement pour les eVTOL ou le SAF. Mais aujourd'hui, tout le monde rencontre des difficultés. Les compagnies aériennes et les acteurs du secteur se rendent compte que le chantier de la décarbonation est considérable et que cela mettra plus de temps que prévu. D'un point de vue économique, les compagnies sont ressorties rincées et endettées de la crise sanitaire. Malgré des résultats financiers en forte hausse, elles en payent encore les conséquences.

Je pense également qu'il y a une volonté de la part des compagnies aériennes de revoir l'aspect communication et éviter d'être accusées de greenwashing, ce qui a été le cas à de nombreuses reprises. En revanche, les acteurs continuent de mettre des moyens importants et, en tant que fournisseur de solution, nous n'avons pas constaté de désintérêt sur le sujet. Simplement, ils se rendent compte que cela sera difficile.

La décarbonation de l'aérien doit-elle être portée par un effort collectif plutôt qu'individuel ? Pour réussir à décarboner l'industrie aérienne nous avons besoin de tout le monde, de toutes les parties prenantes. Chez OpenAirlines, nous allons agir sur l'optimisation des opérations pour permettre d'économiser jusqu'à 15% de carburant et donc, réduire l'empreinte carbone. Si le résultat n'est pas négligeable, nous considérons que nos produits sont complémentaires aux autres solutions existantes, notamment l'utilisation de SAF. A court terme, c'est sur ce point que l'on va pouvoir aller chercher l'économie de façon immédiate, alors que les autres solutions ne sont pas encore disponibles ou pas assez développées, comme la filière SAF. Il y a également un aspect économique non négligeable puisque l'achat d'une licence pour un logiciel est bien moins onéreux qu'investir dans le SAF ou l'hydrogène. L'optimisation des opérations permet également une réduction des coûts. L'objectif final est l'économie de carburant, ce qui a un aspect incitatif.

L'objectif net zéro carbone d'ici 2050 est-il toujours atteignable ?

L'objectif du net zéro carbone d'ici 2050 n'est pas impossible à atteindre mais ce sera compliqué. Je pense que le plus important n'est pas de se dire si c'est possible ou non, mais de ne pas baisser les bras et de continuer à faire quelque chose, il ne faut rien lâcher. Les compagnies aériennes savent que la menace n'est pas uniquement environnementale ou politique mais stratégique, que cela soit du côté des passagers ou des entreprises. Sur le marché corpo on a constaté un réel changement avec des PVE bien plus strictes sur l'avion en

faveur du train pour les trajets intraeuropéens. A cela s'ajoute bien évidemment la pression des régulateurs...

Une politique de « surtaxation » des acteurs aériens peut-elle avoir un effet négatif sur la décarbonation ?

Il faut différencier les taxes incitatives des taxes punitives. Selon moi, les taxes punitives ne sont pas d'une grande utilité car la perte pour les compagnies sera imputée au budget alloué aux projets de décarbonation et le risque d'une distorsion de la concurrence doit être pris en compte. Au-delà de l'aspect compétitivité, cela peut desservir la cause écologique puisque les voyageurs iront encore plus loin pour prendre leur avion. En revanche, une taxe comme l'EU ETS (taxe carbone) ou Corsia va avoir beaucoup plus d'impact puisque le montant prélevé est proportionnel au niveau de CO2 émis, ce qui va avoir un effet incitatif pour alléger son bilan carbone.

Est-ce aux compagnies aériennes ou aux voyageurs de porter la « charge » de la responsabilité environnementale ?

Je pense que chacun a sa part de responsabilité et que cela va surtout se jouer selon les différences à travers le monde. En Europe, il est bien facile de réaliser des trajets en train qu'en Indonésie ou aux Etats Unis par exemple..Ce que je veux dire c'est que nous pouvons et nous devons mettre en place des réglementations ou se fixer des objectifs au sein de l'UE, mais nous ne pouvons pas demander au reste du monde de les appliquer, les disparités sont trop grandes. Après, il est facile de dire que nous n'avons pas de poids face à des pays comme la Chine ou l'Inde, où le trafic passagers ne va faire qu'augmenter. Chez eux, il ne faudra pas compter sur la contribution du voyageur mais sur les choix que feront les compagnies aériennes. Ce sera à elles de faire travailler pour décarboner au maximum leur activité. Opérant dans près de 40 pays, nous pouvons tout de même observer que le sujet devient universel, quelque soit la taille des compagnies ou leur localisation. En 2023, notre solution a permis d'économiser 1,4 million de tonnes de CO2, soit 7 fois que le SAF sur cette même année. Si ce dernier monte en puissance, on se dit qu'il y a tout de même des choses à mettre en place afin d'avoir un impact immédiat important sur nos émissions.

Margot Ladiray

Lufthansa Group : moins de 5% de ses passagers optent pour ses Green Fares

*Déplacements Pros – 29 novembre 2024*

Le Lufthansa Group (1) a lancé en février 2023 ses Green Fares, des tarifs incluant à la fois le prix du vol et celui de la compensation de la totalité des émissions de CO2 qu'il génère. Une offre jusqu'à présent proposée uniquement pour les vols court et moyen-courriers, qui sera bientôt étendue aux long-courriers : ils seront disponibles dans le monde entier, dans toutes les classes de voyage, pour plus de 850 000 vols par an, à partir du 4 décembre.

Cette compensation, avec deux offres « Green Fares » – Economy Green et Business Green – est obtenue en utilisant 20 % de SAF, et 80 % en contribuant à des projets de protection du climat (2). Pour les vols intercontinentaux, le ratio est un peu différent, avec 10 % des émissions de CO2 réduites par le SAF et les 90 % restants compensés par les contributions à des projets climatiques.

Un an après son lancement, une moyenne de 3% des passagers avaient eu recours à ces offres, selon le groupe aérien. Aujourd'hui, ce dernier estime à 4% ses passagers privilégiant une option de vol plus durable, sans préciser toutefois la part de ceux choisissant les Green Fares (ils peuvent également opter pour la compensation des émissions de CO2 avec d'autres

tarifs ; le groupe aérien a également lancé la plateforme de compensation Compensaid en 2019).

Swiss, l'une des filiales du Groupe Lufthansa, estime de son côté à environ 5 % la part de ses passagers « ayant activement choisi d'améliorer la viabilité environnementale de leur voyage. En Business Class, ce chiffre a même atteint jusqu'à 20 % ». La compagnie suisse précise qu'elle a testé les tarifs Green sur certains vols long-courriers avant de les étendre à tous. « L'offre a été particulièrement plébiscitée sur la ligne Zurich – Los Angeles puisqu'elle s'est appliquée à 6 % des réservations », indique-t-elle.

Que penser de ce chiffre de 4% pour le Lufthansa Group ? A première vue, le transporteur se montre satisfait, avec les plus de deux millions de passagers ayant réservé un Green Fare depuis son lancement. Lesquels auraient compensé près de 190 000 tonnes de CO2, ce qui correspondrait aux émissions de CO2 de plus de 1 300 vols entre Munich et New York avec un Airbus A350. Et le Lufthansa Group de se féliciter de l'intérêt croissant de ses passagers pour ces tarifs.

A ceux qui relèveront que ce chiffre de 4% reste quand même modeste, on peut objecter que l'offre de carburants durables est encore très limitée. Autre frein, les programmes de compensation soulèvent des interrogations, au point qu'une compagnie comme easyJet a décidé en 2022 d'arrêter son programme, se concentrant sur la réduction des émissions de CO2.

Mais le vrai obstacle à la demande pour des Green Fares n'est-il, d'abord, le supplément conséquent à payer pour en bénéficier. Comme le notait en exemple le site allemand *aeroTELEGRAPH* lors du lancement des Green Fares, le tarif Economy Flex (sans compensation) sur un vol testé coûtait 129 euros, quand le nouveau tarif Economy Green était affiché à 239 euros.

Or, on sait que le passager est prêt à payer plus pour être en paix avec sa conscience écologique, mais pas au-delà d'un certain point. Une étude de la Chaire Pégase diffusé l'an dernier estimait que les plus de 25 ans étaient prêts à payer 8% plus cher, en moyenne, leurs billets d'avion pour limiter leur empreinte écologique. Et les 15-24 ans, qu'on dit les plus sensibles à ces questions, jusqu'à 14% plus cher...

(1) Les green fares concernent toutes les compagnies du groupe, soit Lufthansa, Austrian Airlines, Brussels Airlines, SWISS, Edelweiss, Discover Airlines et Air Dolomiti, à l'exception d'Eurowings qui propose également un tarif pour un vol plus durable sous le nom de PlanetBlu.

(2) Le portefeuille de compensation des émissions de CO2 du Groupe Lufthansa comprend actuellement 19 projets provenant des prestataires myclimate, Climate Austria, SQUAKE et ClimatePartner.

Vincent de Monicault

Congrès Selectour : que s'est-il dit à propos du voyage d'affaires ?

*Déplacements Pros – 1er décembre 2024*



Condensé de ce qui s'est dit sur le business travel au Congrès Selectour qui s'est tenu la semaine passée à Doha.

Henri Hourcade (Air France-KLM) assure que "l'essentiel des fonctionnalités nécessaires au business travel sera mis en place fin décembre" via la NDC de la compagnie. Il ajoute qu' "aujourd'hui on ne se pose plus la question d'y aller ou pas car tout le monde voit qu'il y a beaucoup d'innovation, des tarifs plus intéressants qui ne marchent qu'en NDC".

Alors pourquoi cette demi-mesure qui fait que la surcharge "GDS" initialement prévue à 24€ par segment au 1er janvier 2025, a été ramenée à un montant symbolique de 3€ ? Il répond : "Aujourd'hui, il y a des TMC qui sont à 30-40% de taux de pénétration de la NDC, des entreprises du CAC40 qui sont à 40% sur Air France... Mais au global, le taux de pénétration n'est que de 10% dans le corpo. Donc on le prend en compte pour que l'écosystème ait 6 mois de plus de transition (la surcharge de 24€ est désormais prévue au 1er juillet 2025, ndr)". Ces 6 mois seront-ils suffisants et, par conséquent, ce délai sera-t-il tenu ? "Je vois que les choses évoluent très vite donc oui, je pense que ce sera suffisant."

Après "un bon travail" effectué avec Air France-KLM, Frédéric Saunier (Amadeus) confirme que les fonctionnalités essentielles seront disponibles sur la NDC d'AF-KLM dans quelques semaines... "Mais, ajoute-t-il, il reste encore du travail sur productivité pour les TMC".

Concernant cette perte de productivité due à la NDC, Laurent Abitbol (Marietton) : "Nous devons faire un billet en 20 secondes, et nous sommes encore sur 1 minute 30".

Frédéric Saunier (Amadeus) : "Avec NDCX, Amadeus devient un agrégateur de NDC, tout en restant un GDS avec une partie EDIFACT qui demeure importante et qui va perdurer. Et notre ambition est de devenir l'agrégateur n°1 au monde."

A propos du changement de modèle qu'implique le passage d'EDIFACT (et les incentives versées par les GDS aux agences à la NDC, Florent Jutiny (Ailleurs Business) : "Notre modèle économique était stable, il faut se réinventer (...) La solution c'est le client : un surcoût de quelques euros par billet en échange de la possibilité de trouver des tarifs plus intéressants. Pour moi ce n'est pas sain que les (TMC, ndr) majors qui n'assument pas de répercuter pas ce coût sur les clients. Si on veut préserver notre marché, il faut expliquer au client la valeur ajoutée de la ndc et de l'agence. Surtout que parfois, il y a de l'hypocrisie : on prétend ne pas répercuter le prix de la NDC mais, en même temps, on augmente ses grilles tarifaires."

Henri Hourcade (Air France) : "Notre objectif est d'utiliser 10% de SAF en 2030, ce qui va au-delà du mandat européen (A ce titre) nous avons une proposition de contributions volontaires pour les entreprises, avec une volonté de faire bouger les lignes (...) On s'est aussi associé aux projets de Engie (en la matière). Les nouvelles obligations CSRD en termes de reportings extra-financiers, et des mesures qui vont dans le bon sens telles que le crédit d'impôt, j'ai bon espoir que cet objectif de 2030 soit atteint."

A propos du soutien au développement d'une filière de production de SAF, "nous devons nous inspirer des Etats-Unis. La tonne de kérosène coûte environ 1.000€; la tonne de SAF coûte 3.500-4.000€. Mais aux Etats-Unis, elle ne coûte que 2000€".

David Keller-Posalski

Malgré la hausse des prix, près de 9 européens sur 10 comptent voyager en 2025

*L'Echo Touristique – 29 novembre 2024*

C'est ce qui ressort d'une étude menée par le groupe Accor auprès de 8 000 voyageurs européens, qui s'attendent tous à voir les prix gonfler.

Les Européens prévoient de voyager plus souvent et de dépenser plus pour leurs voyages en 2025, selon un nouveau rapport du groupe Accor. L'étude, menée auprès de voyageurs de sept pays européens, montre que 88% des touristes du Vieux Continent prévoient d'effectuer au moins un voyage d'agrément à l'étranger l'année prochaine. L'augmentation est d'autant plus « significative » dans le voyage d'affaires.

Mais la plupart s'attend à devoir dépenser plus. Ainsi, plus de la moitié des européens interrogés (53%) anticipent un budget voyage plus élevé en 2025 qu'en 2024, contre seulement 10% qui s'attendent à un budget de voyage plus faible. Les Français sont un peu moins optimistes que la moyenne (44%), et bien moins que les Polonais (65%), les Allemands (62%) ou les Espagnols (55%).

Les voyages durables sont trop chers

Le prix constitue d'ailleurs un frein à l'achat de produits plus durables, autre grande tendance soulignée par l'étude. Ainsi, si le changement climatique et les options durables de voyage sont importants pour 73% des sondés, 46% des personnes interrogées déclarent qu'une réduction du coût les inciterait davantage à opter pour ce type de produits.

Les personnes interrogées se sont également prononcées favorables à d'éventuelles mesures gouvernementales visant à encourager des choix de voyage plus écologiques, notamment en s'inspirant de l'expérience allemande de réduction des tarifs ferroviaires pour réduire les émissions dues au transport (22%) et en interdisant les vols court-courriers lorsque des solutions plus durables sont disponibles (16%), à l'instar de l'interdiction des vols court-courriers intérieurs en France.

À fin septembre 2024, Accor exploite un parc hôtelier de 838 826 chambres (5 638 hôtels) et d'un pipeline de 231 000 chambres (1 380 hôtels), soit des dizaines de marques hôtelières installées partout à travers le monde.

Débat "électrique" lors de la table ronde consacrée à l'aérien sur le projet de nouvelle taxe

*Tour Hebdo – 29 novembre 2024*

Le gouvernement qui a choisi d'appliquer cette taxe au 1er janvier au transport : ce qui veut dire que pour tous les billets vendus avant la date du transport nous serons quand même redevables vis-à-vis de l'état des versements de la taxe

Les marges des compagnies Français étant trop faibles : elles n'ont pas la capacité financière d'assumer cette taxe.

Alors ?

Ce qui tend à fragiliser les équilibres vient du fait que: pour le gouvernement, le transport aérien ne représente qu'une ligne de profit. En effet, son contrôle qui devrait être à sa charge est assumé entièrement par le secteur lui-même. Conclusion : il suffit d'ajouter une

taxe pour engranger des profits nets. Trop facile... du coup chaque gouvernement, pour boucler ses fins de mois, en invente une nouvelle. Ce qui fait dire à Jean Pierre Sauvage président du BAR : « Je restais dans l'idée que pour diriger un pays il faut de l'imagination. Visiblement, nos dirigeants n'en ont pas. Chaque ministre y va de ses taxes, et ça continue d'année en année. »

Pascal de Izaguirre président de Corsair et de la FNAM, interrogé par François Xavier Izenic lors de la table ronde organisée à l'occasion du congrès Selectour répond : « Je rappelle que le projet de taxation du gouvernement, c'est 850 millions d'euros supplémentaires pour l'augmentation de la TSTA, qui déjà rapporte 462, qui se rajoute à énormément de taxes de redevances...alors que déjà, la France est le pays qui supporte le plus de taxes. »

Et notre ministre à la naïveté de penser que le secteur va l'absorber !

Christine Ourmières Windener, d'Air Caraïbes et de FrenchBee, à cette même table ronde déclarait : « Il faut être très clair. Le gouvernement nous a dit "Oh, vous allez bien l'absorber" La réponse a été clairement non, et ce de la part de toutes les compagnies. Nous n'avons pas les capacités financières pour pouvoir le faire. Nous la répercuterons par obligation sur les passagers. Donc on ne veut pas être les dindons de la farce. »

Pascal de Izaguirre, très remonté ajoute : « Si le commandement de nos politiques consiste à saper la compétitivité du pavillon Français et à s'aborder les compagnies nationales, je dis bravo...continuer... alors que nous créons de la valeur et de la richesse en France, des emplois...Toutes ces mesures qui nuisent à notre compétitivité, nos gouvernants en sont conscients ? je me pose des questions ! »

et de rajouter: " Le gouvernement fait peser sur les Français des contraintes particulières qui affaiblissent notre industrie. Je voudrais rappeler que le papillon français aujourd'hui représente 38% de part de marché et nous perdons chaque l'année chaque année 1 point."

Les compagnies étrangères se frottent les mains, en particulier celles du Golf..

Même son de cloche de la part de Christian Widener de la Compagnie qui déclare : « Ce n'est pas une décision opportune, même dans le business travel. Cette augmentation est répercutée sur le prix du billet. Par voie de conséquence, elle impacte l'élasticité des prix et on constate déjà des fluctuations sur certaines routes au détriment des compagnies françaises ».

Que dire de l'anticipation pour collecter cette taxe avant même qu'elle soit définitivement votée ? la réponse est simple. C'est mécanique : à partir du moment où le gouvernement a choisi de l'appliquer au 1er janvier au transport aérien, cela veut dire que tous les billets vendus avant la fin de l'année seront quand même redevables vis-à-vis de l'état du versement cette taxe ! Gilles Talec d'Air Austral explique : « Nos marges sont trop faibles pour supporter une telle surcharge. Nous n'avons pas la capacité financière de l'assumer, d'où cette stratégie d'anticipation. Par contre, si le taux change ou si elle n'existe tout simplement plus si le gouvernement tombe, nous la rembourserons intégralement. »

Reste la question du Kérosène encore non taxé... François Xavier Izenic expliquant que le transport aérien devrait encore doubler d'ici 2040!

Pascal de Izaguirre reprend la parole : « C'est le gros argument de certains ressortent régulièrement. Et la réponse est très simple. Je te le redis : les 27 pays dans l'Union Européenne, n'ont aucune taxation spécifique pour l'aérien. Il en reste 7. On était en concurrence avec l'Allemagne. Mais aujourd'hui nous sommes le pays qui subit autant de taxe

sur l'aérien. Si vous voulez que j'énumère la très longue liste de ces dernières, je peux le faire, et vous constaterez que ça dépasse largement la problématique du Kérosène. »

Wizz Air : 100 millions de passagers au Royaume-Uni

*Air Journal – 29 novembre 2024*

Wizz Air a célébré le 28 novembre le cap des 100 millions de passagers ayant voyagé via son réseau britannique.

A cette occasion, la compagnie aérienne a lancé sa campagne « 100 millions de souvenirs ». Cela comprend un concours Instagram qui donne à dix résidents britanniques un bon d'achat d'une valeur de 100 £ en crédits Wizz et un photomaton interactif pour les passagers de l'aéroport de Gatwick afin de créer un souvenir personnalisé pour leur prochain voyage.

La nouvelle intervient dans une période d'expansion significative pour Wizz Air au Royaume-Uni. La compagnie aérienne dispose désormais d'une flotte de 17 appareils et a récemment annoncé que son premier Airbus A321XLR rejoindrait la flotte de Wizz Air UK à Londres Gatwick en mars 2025, avec le lancement d'une nouvelle route directe vers Djeddah. La livraison du nouvel avion améliorera selon Wizz Air « l'offre de la compagnie aérienne destinée aux voyageurs britanniques, en les reliant à des destinations encore plus lointaines à un prix abordable ».

Wizz Air a célébré son 20ème anniversaire cette année, après avoir connu une croissance significative depuis le vol inaugural du 19 mai 2004. Au Royaume-Uni, la compagnie aérienne opère désormais jusqu'à 168 vols par jour sur 95 liaisons depuis l'aéroport d'Aberdeen, l'aéroport de Birmingham, l'aéroport de Glasgow, Aéroport de Leeds Bradford, aéroport de Londres Luton et Londres Gatwick.

Wizz Air emploie actuellement plus de 900 personnes au Royaume-Uni et s'apprête à lancer une nouvelle campagne de recrutement de pilotes pour soutenir son expansion continue.

Ricardo Moraes

ACI Europe veut une révision des règles relatives aux créneaux horaires des aéroports européens

*Air Journal – 30 novembre 2024*

Lors de la conférence Airports Innovate 2024 qui se déroulait à Rome cette semaine, ACI Europe a défini une vision stratégique et globale de la gestion de la capacité et des performances des aéroports européens et demande notamment de réorganiser « les règles obsolètes d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports ».

En rejoignant deux publications récemment lancées – le document de position actualisé sur la capacité aéroportuaire et le guide des centres d'opérations aéroportuaires, ACI EUROPE a souligné le rôle central et unique que jouent les aéroports dans la gestion de leur capacité et de leurs opérations et la nécessité d'une harmonisation et d'une coopération accrues entre toutes les parties prenantes impliquées – des compagnies aériennes, des prestataires de services de navigation aérienne et des manutentionnaires au sol aux régulateurs. Cela devient « encore plus saillant dans le contexte des perturbations opérationnelles croissantes

et des contraintes de capacité auxquelles est confronté l'écosystème de l'aviation et de l'expansion attendue de la demande de trafic », estime l'organisation.

Selon les perspectives de l'aviation 2050 d'EUROCONTROL, la demande de trafic aérien en Europe devrait augmenter de 44 % d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2019. En raison de la mauvaise utilisation des capacités aéroportuaires et du manque criant d'investissement, jusqu'à 12 % de la demande de passagers ne sera pas satisfaite par les aéroports européens en raison d'un certain nombre de facteurs limitant leur capacité.

Reconnaissant que les limitations de capacité physique ne sont pas près de disparaître pour la plupart des aéroports européens, le document de position de l'ACI EUROPE sur la capacité aéroportuaire décrit comment les aéroports vont gérer cette crise de capacité en devenir, en mettant clairement l'accent sur la maximisation de l'utilisation des installations existantes et le déblocage de la capacité latente dans la mesure du possible.

Les principales mesures décrites comprennent l'optimisation des installations aéroportuaires existantes, le déploiement de nouvelles technologies et procédures, une meilleure intégration entre les opérations au sol et la gestion du trafic aérien ainsi que de solides programmes de relations avec la communauté. Le document souligne également l'urgence de réorganiser les règles obsolètes d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports ainsi que le rôle important de la modulation des redevances aéroportuaires pour inciter les utilisateurs des aéroports à adopter un comportement plus efficace.

La vision sous-jacente du livre blanc est celle qui place l'exploitant de l'aéroport aux commandes pour améliorer l'efficacité et les performances en mettant l'accent sur l'amélioration de l'expérience des passagers, la maximisation de la connectivité aérienne et la durabilité. « Gérer un aéroport revient trop souvent à gérer une usine dans laquelle vous avez investi sans pouvoir réellement contrôler son débit et ses performances. Cela doit changer », insiste Olivier Jankovec, directeur général de l'ACI Europe. « Les contraintes auxquelles nous sommes confrontés en matière de développement de la capacité physique, ainsi que l'impératif de durabilité et les perturbations accrues, notamment dues aux conditions météorologiques, ne signifient qu'une seule chose. Les aéroports doivent être reconnus et habilités à devenir les maîtres de leur propre capacité et de leurs propres performances.

« Cela doit commencer par une révision des règles européennes relatives aux créneaux horaires des aéroports, afin de garantir davantage de transparence et d'efficacité, et également de préserver l'intégrité et la compétitivité de notre marché de l'aviation », ajoute-t-il.

Afin d'aider les aéroports européens à gérer efficacement leur capacité et leurs opérations, ACI Europea publié un tout nouveau document d'orientation sur les centres d'opérations aéroportuaires (APOC). « L'APOC est un outil essentiel entre les mains des exploitants d'aéroports pour améliorer les performances globales du système, ainsi que pour établir une plate-forme importante pour les communications continues entre les nombreux acteurs impliqués dans la garantie de voyages ponctuels et agréables pour nos passagers », poursuit Jankovec. « Les APOC sont également une aubaine pour le réseau, car ils servent d'interface importante avec le gestionnaire de réseau siégeant au sein d'EUROCONTROL, améliorant le partage de données et la connaissance commune de la situation dans l'ensemble de l'Europe. »

« Avec ce nouveau guide, nous avons entrepris de fournir un cadre concret et utilisable aux aéroports qui cherchent à mettre en place leur APOC à partir de zéro, ainsi que des conseils

utiles pour les aéroports qui cherchent à améliorer leurs APOC – après tout, un APOC évolue constamment, adopte de nouvelles technologies et de nouveaux processus et innove pour mieux relever les nombreux défis auxquels nous sommes confrontés en tant qu'industrie. »

Ricardo Moraes

Rachat d'ITA Airways par Lufthansa : certains créneaux transférés à easyJet, IAG et Air France-KLM

*Air Journal – 30 novembre 2024*

La Direction générale de la concurrence de la Commission européenne (DG COMP), qui avait exigé qu'ITA Airways cède certains créneaux horaires à des concurrentes, a donné son feu vert final au rachat de la compagnie aérienne publique italienne par le groupe aérien allemand Lufthansa

Dans une note publiée hier, la DG COMP a indiqué qu'elle approuvait les "mesures correctives appropriées" présentées par le ministère de l'Economie et des Finances italien (MEF), qui s'est engagé à transférer des créneaux d'ITA Airways à easyJet, IAG (British Airways et Iberia) et Air France-KLM.

Lufthansa Group avait obtenu l'autorisation de l'Union européenne en juillet d'acquérir 41 % d'ITA Airways pour 325 millions d'euros, et une somme encore à négocier pour obtenir 49% supplémentaires plus tard. En contrepartie, l'UE avait demandé l'Etat italien de permettre à des compagnies aériennes concurrentes d'exploiter plus de vols au départ de l'Italie vers l'Europe centrale et l'Amérique du nord, et à leur transférer aussi certains créneaux de vols domestiques à l'aéroport Milan-Linate, en particulier sur l'axe très fréquenté entre Milan et Rome.

Dernière étape dans le rachat d'ITA Airways par Lufthansa Group, le feu vert final de la DG COMP clôture une transaction qui a débuté en janvier 2023.

VINCI Airports modernise sept aéroports de la région Nord du Brésil

*Air journal – 1er décembre 2024*

L'exploitant français VINCI Airports a achevé les travaux de modernisation de sept aéroports de la région Nord du Brésil, consolidant ainsi les améliorations apportées à l'infrastructure aéroportuaire de l'Amazonie.

Cet important programme de travaux s'inscrit dans l'engagement pris par VINCI Airports lors de l'acquisition des aéroports d'Amazonie en 2021. Au total, ce sont 1,4 milliard de réais (222 millions d'euros) de travaux qui ont été réalisés dans les aéroports de Manaus (AM), Tefé (AM), Tabatinga (AM), Porto Velho (RO), Boa Vista (RR), Rio Branco (AC) et Cruzeiro do Sul (AC), afin d'améliorer la sécurité, l'accessibilité, le confort et l'efficacité opérationnelle.

Selon le gestionnaire français, ces améliorations offrent une meilleure expérience aux passagers et stimulent le développement économique local en renforçant les liaisons aériennes entre l'Amazonie, le Brésil et le reste du monde. « Nous arrivons au terme d'une phase importante de modernisation de ces aéroports pour les rendre plus sûrs, plus efficaces et plus confortables et ainsi répondre à l'augmentation du nombre de passagers. Nous continuerons à investir et à travailler pour attirer de nouveaux vols, stimuler le développement économique local et renforcer les liens de l'Amazonie avec le reste du pays et du monde », promet Julio Ribas, DG de VINCI Airports au Brésil.

En plus d'apporter des améliorations structurelles et d'assurer la sécurité opérationnelle, VINCI Airports a réalisé un travail stratégique pour accroître la connectivité et ainsi augmenter le trafic de passagers dans les sept aéroports. Onze nouvelles destinations ont été ouvertes, dont huit nationales et trois internationales.

Thierry Blancmont

Emirates fustige Boeing pour les retards successifs du Boeing 777X

*Air journal – 1er décembre 2024*

Emirates est une "entité frustrée" qui s'est faite "coupée les ailes" en raison des retards successifs du Boeing 777X, a déclaré son président Tim Clark, lors d'un événement marquant la livraison du premier Airbus A350 à la compagnie aérienne de Dubaï.

"Nous sommes des expansionnistes, comme vous le savez. Et nous nous sommes fait couper les ailes", a déclaré Tim Clark, ajoutant qu'Emirates aurait reçu aujourd'hui 85 777-9 sur un total de 205 gros-porteurs commandés, si Boeing avait respecté son calendrier. Ce dernier a repoussé les premières livraisons du très attendu 777X jusqu'en 2026 au plus tôt, soit six ans plus tard que prévu initialement, en raison de difficultés de développement, d'une pause dans les essais en vol et de la récente grève historique des ouvriers dans ses usines d'assemblage.

À la question de savoir s'il était prévu de revoir les commandes du 777X à la lumière des nombreux retards, Tim Clark a répondu que sa compagnie attendait de voir ce qui se passerait prochainement. "J'espère qu'avec les 21 milliards de dollars qui viennent d'être injectés dans l'entreprise et la fin de la grève, ils travailleront au cours des prochains mois pour déterminer

ce qu'ils vont faire. Nous suivons cela de très près", a-t-il répondu. L'Airbus A350-1000 pourrait être une alternative au Boeing 777X, mais le gros-porteur européen a également des problèmes avec le moteur Trent XWB-97 qui l'équipe. "Dès qu'Airbus et Rolls-Royce auront résolu ces problèmes et qu'ils pourront le prouver, nous serons prêts à discuter avec eux", a-t-il affirmé.

Présenté en 2013, le Boeing 777X est proposé en deux versions, 777-8 et le 777-9. Capable de transporter jusqu'à 426 passagers, le nouveau biréacteur est le plus gros appareil commercial produit au monde depuis l'Airbus A380 et le célèbre Boeing 747. Plus de 500 exemplaires ont déjà été commandés, Emirates étant le plus gros client avec 205 commandes.

A l'heure actuelle, Boeing n'est toujours pas parvenu à faire certifier l'appareil dont l'entrée en service était prévu à l'origine en 2020. L'avionneur américain a en effet rencontré beaucoup d'obstacles dans le processus de certification. Initialement prévu à l'été 2019, le vol inaugural avait été repoussé en raison de problèmes avec le nouveau moteur GE9X, mais aussi en raison de difficultés avec les ailes pouvant se replier aux extrémités et la validation des logiciels.

Thierry Blancmont

Bordeaux : Ryanair rémunère 14 salariés sans travail ni mission !

*Tourmag - 2 décembre 2024*

Fin octobre 2024, Ryanair fermait dans le silence et l'anonymat le plus total sa base à l'aéroport de Bordeaux. Près d'une centaine de salariés étaient concernés par cette décision. Si un grand nombre ont été repositionnés ailleurs en Europe, il reste toujours 14 salariés sans nouvelles de leur employeur. Plongée dans la vision social-libertarienne de Michael O'Leary.

Le monde change d'ère. ècles - de lutte pour plus de droits sociaux, les protections sociales sont toujours perçues comme des freins au développement et sacrifiées sur l'autel du libéralisme.

Dans notre industrie il est une entreprise qui symbolise très bien ce courant de pensée, que nous retrouvons aussi chez Donald Trump ou... Ryanair.

Connue pour ses petits prix et son interprétation toute personnelle du Code du travail, la low cost n'hésite pas à mettre la pression sur le gouvernement français, afin de supprimer la forte hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

Ceci nonobstant son piteux départ de l'aéroport de Bordeaux où le transporteur irlandais bafoue la loi du travail française et les salariés...

"La base a fermé le 27 octobre 2024. La grande majorité des équipes ont quitté la France, pour l'Espagne ou l'Italie. Même si elles restent chez Ryanair, elles ont été licenciées pour être réembauchées dans ces pays.

Durant l'été, l'inspection du travail avait bien expliqué à notre direction qu'elle devait ouvrir un plan de sauvegarde de l'emploi (PSE), en vain. Il n'a toujours pas eu lieu," nous confie Damien Mourgues, délégué syndical du SNPNC-FO au sein de Ryanair.

Les élus locaux se sont mobilisés au début, puis une actualité en chassant une autre, ils se sont attaqués à un autre sujet plus porteur. Fort heureusement pour les équipes, le tribunal a



tranché en leur faveur.

Ryanair à Bordeaux : "Une fermeture faite à la sauvage et sans plan social"

Le rendu du Tribunal judiciaire de Bordeaux du 4 novembre 2024 ne laisse que peu de place à l'interprétation.

En effet, Ryanair a été condamnée à convoquer le Comité social et économique (CSE) pour engager une procédure d'information et de consultation sur le licenciement collectif, puis à lui présenter un PSE détaillant les mesures d'accompagnement pour les salariés concernés.

L'entreprise a été condamnée aussi à 2 000 euros au CSE en vertu de l'article 700 du code de procédure civile.

"Cette fermeture a été faite à la sauvage, sans plan social. Le délibéré explique que les personnes parties à l'étranger pourront se retourner contre la compagnie, pour faire reconnaître leur licenciement comme étant nul. Nous sommes en train d'étudier le sujet avec ces anciens salariés.

Par contre, pour les personnes en France, nous sommes dans l'inconnue totale," poursuit le syndicaliste.

Au total, ce sont quatorze salariés qui ne peuvent être licenciés, puisque la compagnie n'a pas présenté de plan social.

Elle a bien tenté discrètement d'ouvrir le dossier, mais c'était après la fermeture de ses bureaux bordelais. Dans le même temps, la base ayant fermé, le personnel n'a plus aucune activité.

Malgré tout, les salaires sont bien été versés. Jusqu'à quand ? Nul ne le sait vraiment.

Ryanair à Bordeaux : 14 salariés payés... à ne rien faire

Une situation ubuesque pour cette entreprise reconnue pour son talent à chasser les coûts, et qui préfère payer des salariés à ne rien faire plutôt que de se conformer à la loi en ouvrant un PSE. (Cqfd)

Nous avons écrit à la compagnie qui n'a pas jugé utile de nous répondre.

"Nous avons demandé à la direction sur quelle base serions-nous payés ?, poursuit Damien Mourgues. Allez-vous appliquer le salaire mensuel minimum garanti ? Ou alors, en se basant sur le fixe, normalement, nous avons une variable comprenant les primes de vols.

Nous n'avons pas eu de réponse.

Et comme elle n'a jamais fourni aucun document, ni convoqué de CSE ou fait de plan social, nous sommes dans l'opacité. Pour nous, la fermeture ne se justifie pas pour des raisons économiques - la survie de la compagnie n'était pas en jeu - , mais bien pour un différend commercial," livre le syndicaliste.

A lire en complément : Ryanair bénéficie "d'une complaisance de l'Etat" sur le non-respect des lois

Pour l'heure, le flou règne pour ces 14 smicards du ciel français.

En attendant que les RH se penchent sur leur sort, ils sont bien décidés à faire durer le plus longtemps possible, ces congés payés.

En effet, Ryanair a décidé de quitter les rives de la Gironde, non pas parce que l'avenir de la société était hypothéqué - nous parlons d'une entreprise qui a enregistré un bénéfice de 1,92 milliard d'euros lors de son précédent exercice.

La véritable raison est à chercher du côté de la baisse des subventions accordées à la compagnie, ainsi que la revalorisation des coûts aéroportuaires.

Ryanair : aucune info sur le chiffre d'affaires et le bénéfice en France document officiel n'y est adossé.

La transparence n'est pas vraiment une vertu cardinale chez Ryanair. "Nous sommes dans l'opacité la plus totale sur les chiffres en France. Nous avons voté pour avoir des expertises, mais les dirigeants s'y sont toujours opposés.

Après validation en appel, ils n'ont jamais fourni le moindre document pour qu'ils fassent leurs rapports.

Depuis des mois, je demande à avoir accès au registre du personnel, en tant qu' élu du CSE, et je n'ai pas de réponse, même l'inspection du travail l'a relevé.

Nous sommes dans une politique d'opacité et de pourrissement," poursuit le syndicaliste.

L'entreprise semble jouir en France d'une totale impunité. Il suffit de regarder ses condamnations par le passé pour comprendre qu'elle n'est pas une compagnie comme les autres. L'unique loi qu'elle respecte est... la sienne !

"Tant que les pouvoirs publics ne mettront pas en place des mesures coercitives, elle continuera. Rendez-vous compte que nous avons signé, en 2022, un accord collectif - une grande victoire - qui vise tout simplement à faire respecter le Code du travail par la compagnie.

Face à ce genre de pratiques, le pays devrait renforcer les moyens de l'Inspection du travail. Cette dernière ne fait vraiment pas peur à ce genre de poids lourds et à son armée d'avocats," déplore le syndicaliste.

La prochaine extravagance managériale pourrait être la suppression de millions de sièges en France, dès le 1er janvier 2025.

Info ou intox ? Nous optons pour la deuxième option, car la compagnie à bas-coût vient d'obtenir du COHOR qui redistribue les créneaux de vol deux nouveaux slots qui lui permettront de desservir Bratislava et Bergamo depuis Orly.

Romain Pommier



