

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 3 décembre 2024 :

- Soupçons de favoritisme à la Caisse des dépôts : un an de prison ferme requis contre l'ex-directeur général Augustin de Romanet
- Le gouvernement danois prend une participation majoritaire dans l'aéroport de Copenhague
- Aérien : vers des billets en hausse à échelle mondiale en 2025 ?
- « L'Union européenne, si vigilante sur la concurrence au profit des consommateurs, sait qu'il faut en passer par les mariages des compagnies aériennes »
- Rachat d'ITA Airways par Lufthansa : easyJet confirme de nouveaux créneaux en Italie
- Aérien : Ryanair et Volotea débarquent à Orly
- Tarbes-Lourdes-Pyrénées : Volotea renforce sa base avec une offre annuelle de 320 000 sièges
- Air France-KLM, meilleur élève des carburants durables
- Carburant vert : les efforts d'Air France-KLM salués par un groupe de réflexion
- Sur une pente ascendante, la Compagnie des Alpes veut « agrandir son terrain de jeu »

---

Soupçons de favoritisme à la Caisse des dépôts : un an de prison ferme requis contre l'ex-directeur général Augustin de Romanet

*Le monde – 2 décembre 2024*

L'actuel patron d'Aéroports de Paris est jugé, de même que l'ancien secrétaire général de l'Élysée Jean-Pierre Jouyet, pour des contrats suspects conclus avec des sociétés du criminologue Alain Bauer.

Jusqu'à un an de prison ferme et 375 000 euros d'amende ont été requis lundi 2 décembre à Paris contre cinq hommes, dont le PDG d'Aéroports de Paris (ADP), Augustin de Romanet, et l'ancien secrétaire général de l'Élysée Jean-Pierre Jouyet, soupçonnés de favoritisme à la Caisse des dépôts.

A l'encontre d'Augustin de Romanet, le parquet a requis trois ans d'emprisonnement dont deux avec sursis ainsi qu'une amende de 200 000 euros. Quant à Jean-Pierre Jouyet, le ministère public a estimé que le prévenu avait adopté un « positionnement plus sain » et « différent » de celui de ses coprévenus et requis en conséquence un an de prison avec sursis et 50 000 euros d'amende à son encontre. L'avocat de M. Jouyet, Antoine Maisonneuve, a plaidé la relaxe de son client qu'il estime être « l'un des plus grands serviteurs de l'État, qui a toujours œuvré dans l'intérêt du bien public ».

Les deux hauts fonctionnaires avaient été renvoyés devant le tribunal judiciaire de Paris pour favoritisme et détournement de fonds publics, concernant des contrats conclus avec les sociétés du criminologue Alain Bauer, alors qu'ils étaient à la tête de la Caisse des dépôts et consignations (CDC), de 2007 à 2012 pour le premier et de 2012 à 2014 pour le second.

Guides gastronomiques

A l'encontre d'Alain Bauer, poursuivi pour recel de favoritisme et recel de détournement de fonds publics, le parquet a requis trois ans de prison dont deux avec sursis, 375 000 euros d'amende ainsi qu'une exclusion des marchés publics pour une période de cinq ans, estimant qu'il avait « bénéficié des contreparties financières » émanant de ces contrats.

Le parquet a aussi requis trente mois d'emprisonnement dont dix-huit avec sursis et 200 000 euros d'amende à l'encontre de l'ancien PDG de la filiale internationale

Une enquête du Parquet national financier (PNF) avait été ouverte en 2014 après la publication d'un article de Mediapart. Les investigations avaient mis au jour six contrats conclus avec la CDC ou sa filiale CDC International et les sociétés AB conseil et AB Associates, pour plus de 1 million d'euros entre 2008 et 2014.

Pour l'accusation, ces contrats auraient dû faire l'objet d'une mise en concurrence et d'une publicité. Le PNF a aussi estimé que les prestations fournies par Alain Bauer, principalement des conseils oraux, étaient insuffisantes.

Sont aussi au cœur de l'affaire quatre commandes d'Augustin de Romanet, entre 2009 et 2012, à une société, dont Alain Bauer était directeur et actionnaire à 50 %, de guides gastronomiques pour 333 596 euros, en vue de les offrir en cadeau annuel aux agents de la CDC et à des élus.

Au cours du procès, le patron d'ADP s'est en outre expliqué sur deux contrats conclus par le groupe aéroportuaire avec AB conseil et X Diagnostic, une société représentée par un autre criminologue, Xavier Raufer, à l'encontre duquel le PNF a requis une peine de 50 000 euros d'amende. Les plaidoiries de la défense reprendront le 10 décembre.

Le gouvernement danois prend une participation majoritaire dans l'aéroport de Copenhague

*Air Journal - 3 décembre 2024*

Le gouvernement danois a conclu un accord conditionnel pour acquérir une participation majoritaire dans l'aéroport de Copenhague (CPH) dans le cadre d'une transaction évaluée à 4,5 milliards de dollars.

Le ministère des Finances prévoit d'acheter 59,4 % supplémentaires de Københavns Lufthavne A/S, la société qui possède et exploite l'aéroport, au fonds de pension danois ATP. Si l'accord est finalisé, la participation de l'État dans l'aéroport atteindrait environ 98 %. « À l'aéroport de Copenhague, nous avons des ambitions pour notre entreprise et pour la transformation verte de l'aviation », déclare Christian Poulsen, PDG de l'aéroport de Copenhague dans un communiqué. « J'ai noté que les parties à l'accord conviennent que le Danemark doit également à l'avenir disposer d'un aéroport international fort qui contribue de manière significative à l'accessibilité du Danemark et à la transformation de notre industrie. Il est positif pour les infrastructures danoises que le propriétaire de l'aéroport soutienne ce besoin. »

« Il est important pour l'aéroport de Copenhague d'avoir la tranquillité d'esprit en ce qui concerne la propriété avec un propriétaire responsable et à long terme », affirme Lars Nørby Johansen, président du conseil d'administration de l'aéroport de Copenhague. « Cela garantit l'avenir de l'aéroport et fournit un bon cadre pour l'aéroport en tant qu'infrastructure centrale qui contribue en même temps à l'économie danoise, à la vie économique danoise et aux lieux de travail danois. »

SAS Scandinavian, dont c'est le hub principal, a annoncé en septembre dernier, une vaste expansion au départ de Copenhague à partir du programme de trafic d'été pour 2025, positionnant le hub principal comme une porte d'entrée internationale clé vers et depuis la Scandinavie et l'Europe du Nord.

Pour Anko van der Werff, président-directeur général de SAS, « il s'agit d'une étape cruciale pour la connectivité entre le Danemark et la Scandinavie. Le renforcement de l'aéroport de Copenhague en tant que plaque tournante mondiale nécessite une étroite collaboration entre toutes les parties prenantes, et nous saluons chaleureusement la décision de l'État danois car elle facilitera l'alignement nécessaire pour une connectivité scandinave renforcée.. ».

L'aéroport de Copenhague emploie plus de 17 000 personnes, selon son site Internet. Le gouvernement n'a pas l'intention de conserver la propriété quasi-totale de l'aéroport à long terme, a-t-il déclaré dans le communiqué. « L'accord politique comprend également une disposition selon laquelle, une fois l'accord avec ATP finalisé, l'État s'efforcera de réduire progressivement sa participation dans Copenhagen Airports A/S à 50,1 pour cent par le biais d'une ou plusieurs cessions, tout en conservant une participation majoritaire. »

Aérien : vers des billets en hausse à échelle mondiale en 2025 ?

*L'écho touristique – 2 décembre 2024*

Le rapport annuel Air Monitor 2025 publié par Amex GBT prévoit déjà de légères hausses des tarifs des billets d'avion à l'échelle mondiale pour l'année à venir.

Les tarifs aériens devraient connaître une hausse modérée à l'échelle mondiale en 2025, d'après le rapport Air Monitor 2025 d'American Express Global Business Travel (Amex GBT), spécialiste du voyage d'affaires. Après des fluctuations marquées ces dernières années, le rapport prévoit une certaine stabilisation des tarifs.

Selon l'étude annuelle d'Amex GBT, les tarifs en classe affaires en Amérique du Nord augmenteront de 2,7 % en 2025, tandis que ceux en classe économique grimperont de 2,8%. En Europe, les tarifs intrarégionaux augmenteront de 1,2% en classe affaires et de 2,8% en classe économique.

Pour les vols entre l'Amérique du Nord et l'Europe, Amex prédit une hausse modeste du prix des billets, avec +1,5% pour la classe affaires et +0,8% pour la classe économique.

En Asie, on observe une exception : les prix en classe affaires devraient baisser de 1,5%, mais ceux en classe économique augmenteront de 2,3%. En Amérique du Sud, les hausses sont globalement plus modérées : +0,3% en classe affaires et +3,6% en classe économique. À noter que ce sont les liaisons vers l'Australie qui affichent les hausses les plus marquées avec +7,8% en classe affaires et +13,7% en classe économique, portées par une forte demande et des capacités limitées.

NDC et IA

Globalement, le rapport identifie plusieurs éléments à l'origine de cette pression tarifaire mondiale parmi lesquels l'intégration de NDC dans les systèmes de distribution qui complexifierait les négociations pour les acheteurs de voyages d'affaires, les coûts opérationnels croissants liés aux salaires, aux carburants et aux mesures environnementales, ou encore un impact de l'intelligence artificielle dans les stratégies tarifaires des compagnies.

« En 2025, même si les hausses de prix se stabilisent et que la capacité est de retour, les tarifs restent élevés », résume Gerardo Tejado, vice-président senior chez Amex GBT, cité dans le rapport. « Les entreprises devront adopter des stratégies ciblées pour tirer parti des programmes de fidélité et des données de performance afin de maintenir un certain équilibre face aux exigences des compagnies », indique-t-il aussi.

À noter que l'étude d'Amex GBT se base sur les modélisations de Prophet pour générer des prévisions de prix, en même temps que sur une analyse de ses propres données et des prévisions d'inflation et de PIB provenant du Fonds monétaire international (FMI).

« L'Union européenne, si vigilante sur la concurrence au profit des consommateurs, sait qu'il faut en passer par les mariages des compagnies aériennes »

*Le monde – 2 décembre 2024*

La Commission européenne a donné son ultime feu vert, vendredi 29 novembre, à l'absorption d'ITA Airways par Lufthansa. Cette fusion s'inscrit dans une tendance de long terme du transport aérien, qui doit financer leur décarbonation, décrit Jean-Michel Bezat, journaliste économique au « Monde ».

Vingt ans que le transport aérien se consolide en Europe, depuis la fusion d'Air France et du néerlandais KLM en 2004, suivie par celles de Lufthansa avec les compagnies Swiss et Austrian, puis de British Airways avec l'espagnole Iberia en 2010. Le mouvement n'est pas terminé, et le ciel du Vieux Continent va peu ou prou ressembler à l'espace aérien des Etats-Unis, où quatre mastodontes (American, United, Delta et Southwest) dominent... un demi-siècle après l'Airline Deregulation Act de 1978 – la dérégulation du marché aéronautique. Même la Commission européenne, si vigilante sur la concurrence au profit des consommateurs, sait qu'il faut en passer par ces mariages.

Elle a ainsi donné son ultime feu vert, vendredi 29 novembre, à l'absorption d'ITA Airways (ex-Alitalia) par Lufthansa, actant l'incapacité de plusieurs gouvernements transalpins à sauvegarder l'« italianité » de la compagnie. Le géant allemand a dû accepter les « remèdes » exigés par Bruxelles, abandonnant des créneaux aéroportuaires dans la péninsule et à destination de villes européennes où les aéroports sont saturés.

Ils iront à la compagnie à bas coûts easyJet, à Air France-KLM et à International Airlines Group (IAG), maison mère de British Airways et Iberia. Lufthansa va acquérir 41 % d'ITA pour 325 millions d'euros, un prix âprement négocié avec le gouvernement de Giorgia Meloni, avant une probable montée à 100 % dans les années à venir.

#### Fragilisées par la pandémie

Plusieurs grosses opérations restent en cours sur un marché européen encore fragmenté : la privatisation partielle de TAP Air Portugal par le gouvernement de Lisbonne, qui intéresse notamment Air France-KLM ; la montée probable du groupe franco-néerlandais au capital du scandinave SAS en cours de redressement au-delà des 19,9 % détenus depuis août ; la cession de l'espagnol Air Europa, après le récent retrait d'IAG et une recapitalisation d'urgence en octobre.

Ces fusions s'inscrivent dans une tendance de long terme. Les compagnies ont été fragilisées par la pandémie de Covid-19 en 2020, même si le trafic a retrouvé son niveau d'avant-crise sanitaire. Elles doivent surtout financer la décarbonation de leurs flottes avec l'objectif affiché par le secteur d'atteindre zéro émission nette en 2050. Et lever une double hypothèque, sur laquelle elles n'ont pas la main : les retards d'Airbus et de Boeing, et la production insuffisante de carburants « verts ».

Rachat d'ITA Airways par Lufthansa : easyJet confirme de nouveaux créneaux en Italie

*Air Journal – 3 décembre 2024*

EasyJet a confirmé, dans le cadre de la transaction entre ITA Airways et Lufthansa, se voir transférer des créneaux horaires à Milan Linate et à Rome Fiumicino, ce qui permettra à la compagnie aérienne de baser huit avions sur les deux aéroports.

Cette opération signifie que l'Italie deviendra le deuxième plus grand marché d'easyJet avec plus de 21 millions de clients par an.

Suite à la décision d'apporter des « mesures correctives » au rachat d'ITA Airways par le groupe Lufthansa, la low cost britannique confirme récupérer des slots, détenus auparavant par ITA Airways, sur les deux aéroports de Milan Linate et Rome Fiumicino. En conséquence, à partir du printemps 2025, easyJet basera cinq avions à Milan Linate et trois à Rome Fiumicino, créant ainsi environ 300 emplois sur les deux bases.

Cette décision signifie qu'easyJet sera en mesure d'offrir un choix plus large de destinations et des tarifs abordables aux personnes voyageant vers et depuis les deux principales villes italiennes. À partir du printemps 2025, easyJet basera un total de 38 avions en Italie sur ses quatre bases de Milan Malpensa, Milan Linate, Rome Fiumicino et Naples. Au total, elle opérera vers et depuis 20 aéroports italiens, transportant plus de 20 millions de clients vers et depuis l'Italie chaque année.

Milan Malpensa restera au cœur du réseau européen et italien d'easyJet, étant sa plus grande base en Europe continentale, où la compagnie a récemment célébré le cap des 100 millions de passagers transportés depuis et vers le hub depuis le début de ses opérations en 1998. Au cours des 26 dernières années, easyJet a transporté plus de 210 millions de passagers depuis et vers l'Italie.

« Nous sommes ravis d'avoir été approuvés comme preneur de solutions pour les vols court-courriers à Milan et à Rome », a commenté Kenton Jarvis, directeur financier et nouveau PDG d'easyJet. « Cela permettra au marché italien de rester compétitif, easyJet étant désormais en mesure d'offrir un plus large choix de destinations et des tarifs bas aux consommateurs italiens, ceux qui volent à destination et en provenance de Linate et de Rome bénéficiant de nouveaux services à partir du printemps. Cette décision confirme également le rôle clé de la compagnie aérienne sur le marché italien, offrant la possibilité d'investissements continus, d'emplois supplémentaires et de croissance. »

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, IAG (British Airways et Iberia) et Air France-KLM, devant également recevoir leur lot de créneaux horaires.

Aérien : Ryanair et Volotea débarquent à Orly

*L'écho touristique – 2 décembre 2024*

8000 créneaux de vol à Paris-Orly ont été distribués à des compagnies aériennes, parmi lesquelles les low-cost Volotea et Ryanair. La compagnie irlandaise lancera des vols à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025.

L'Association pour la coordination des horaires sur les aéroports français Cohor, a dévoilé dans un document dimanche 1<sup>er</sup> décembre avoir distribué 8000 nouveaux créneaux de vols à Paris-Orly. Parmi les compagnies en ayant obtenu, on retrouve la low cost Ryanair qui n'opérait pas, jusqu'alors, depuis la plateforme parisienne.

Ryanair ouvre à Orly, mais menace de fermer des lignes

Ryanair, qui avait demandé des créneaux vers une dizaine de destinations européennes, a obtenu des créneaux vers Bratislava (Slovaquie) et Bergamo (Italie), deux destinations qu'elle desservira à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025.

Il s'agit d'une première pour la leader irlandaise des compagnies à bas coûts, qui assurait tous ses vols à Paris depuis Paris-Beauvais, dont elle est le principal opérateur, situé à 90km au nord de la capitale, dans le département de l'Oise. Rappelons que si Ryanair va faire son entrée sur un aéroport français majeur, elle menace en même temps de « réduire la capacité

de/vers les aéroports régionaux français jusqu'à 50% à partir de janvier 2024 si le gouvernement poursuit son projet à courte vue de tripler les taxes sur les passagers ».

De son côté, Volotea, low-cost positionnée sur la desserte des capitales régionales européennes, fait aussi parti des nouveaux entrants et a obtenu des créneaux vers les villes italiennes d'Ancône, Olbia, Alghero, Turin et Vérone. À noter que la compagnie à bas coûts espagnole exploitait déjà des vols depuis Paris-Orly, mais dans le cadre d'Obligations de service public (OSP) pour l'Etat français. Il s'agit donc de ses premiers slots en propre qu'elle vient d'obtenir.

8000 créneaux distribués

Parmi les autres compagnies ayant obtenu des créneaux de vols remis en jeu à Orly, aéroport saturé dans lequel les créneaux de vols sont très convoités par les transporteurs, signalons Air Corsica (vers Figari), Lot Polish Airlines (vers Varsovie) ou encore Wizz Air (également vers Varsovie). French Bee, Transavia, Air Europa, ASL, EasyJet ou encore Vueling obtiennent chacun des slots supplémentaires.

En tout, ce sont plus de 8000 créneaux horaires annuels qui ont été ré-attribués par Cohor, après que des compagnies les ont perdus, réduits, interrompus ou non utilisés...

« Ces 8 000 créneaux représentent de quoi opérer environ 11 nouvelles rotations par jour. Leur réattribution répond à des critères réglementaires précis. La moitié doit revenir à de nouveaux entrants. À savoir des compagnies ayant moins de cinq 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 », a indiqué Antoine Lapert, directeur de l'organisme Cohor, au quotidien Les Echos.

Tarbes-Lourdes-Pyrénées : Volotea renforce sa base avec une offre annuelle de 320 000 sièges

*Air journal – 2 décembre 2024*

Volotea, compagnie aérienne des capitales régionales européennes, annonce un bilan annuel positif de ses opérations à l'aéroport Tarbes-Lourdes-Pyrénées.

Depuis l'ouverture de sa base en juillet 2022, Volotea s'impose comme un acteur clé du transport aérien régional. Entre janvier et octobre 2024, elle a transporté 233 000 passagers depuis Tarbes-Lourdes-Pyrénées, soit une augmentation de 137 % par rapport à 2022 (avec notamment 22 % pour des liaisons domestiques et 39 % pour celles insulaires).

Depuis le lancement de la base bigourdane, près de 650 000 passagers qui ont voyagé avec Volotea, témoignant de la popularité de ses lignes. Cette année, elle obtient un taux de ponctualité de 82 % sur sa base bigourdane et a assuré 99,5 % de ses vols, ce qui la place comme l'une des compagnies aériennes respectant le plus ses programmes de vols.

Depuis le 1er juin 2022, Volotea dessert la ligne Tarbes-Lourdes / Paris-Orly, qu'elle a remportée dans le cadre de la Délégation de service public (DSP). Avec plus de 227 000 sièges disponibles en 2024, cette liaison -opérée au rythme de deux vols quotidiens- enregistre un taux de remplissage de 82 %, témoignant de son succès auprès des passagers. Enfin, Volotea confirme son rôle de moteur économique local via 36 emplois directs et plus de 200 indirects.

En 2025, Volotea desservira six routes exclusives au départ de Lourdes : Paris-Orly et Strasbourg en France, ainsi que Rome, Naples, Palerme et Catane en Italie. Elle consolidera sa présence en offrant près de 320 000 sièges disponibles, soit une augmentation de 88 % de son offre depuis 2022.

« Depuis notre arrivée à Lourdes, nous avons constaté une forte adhésion des habitants et des visiteurs, ce qui nous conforte dans notre volonté de continuer à développer des liaisons adaptées aux besoins du territoire ainsi que des pèlerins. Cette réussite est le fruit d'une collaboration étroite avec l'ensemble des partenaires locaux, et nous sommes heureux de contribuer à la vitalité de cette région. Volotea renforce également son offre pendant les événements religieux et en particulier, pour permettre au plus grand nombre de participer aux processions. Être au plus prêt des besoins de la collectivité est notre mission », affirme Gilles Gosselin, responsable France de Volotea.

Air France-KLM, meilleur élève des carburants durables

*La tribune – 3 décembre 2024*

Quels sont les bons et les mauvais élèves des carburants durables dans le transport aérien ? C'est ce que révèle le bilan réalisé par l'ONG Transport & Environment (T&E) qui ne s'avère clairement pas encourageant avec des manques tant de la part du secteur aérien que des pétroliers et des politiques. Un acteur sort néanmoins du lot.

Les données ne sont guère encourageantes quand on parle de carburants d'aviation durables (SAF). En cause, le peu de projets de la part des acteurs de l'aérien ajouté à l'absence de volonté de la part des grands groupes pétroliers, à en croire la première édition de l'observatoire lancé par l'ONG Transport & Environment (T&E) sur la question.

La moitié des compagnies n'ont pas de projet

Cet observatoire manque pour l'instant de profondeur, étant dans sa première année de comptabilisation, à partir de données établies entre 2023 et octobre 2024, et n'offrant pas de visibilité sur l'évolution de l'utilisation pour le moment (il sera réactualisé régulièrement par la suite). Néanmoins, le constat par T&E est clair : sur 77 compagnies recensées, 67 n'obtiennent pas un seul point (sur 100) dans un barème basé sur la réduction des émissions prévue grâce à l'utilisation de SAF, la part de biocarburants avancés (dont la production n'entre pas en concurrence avec l'alimentaire ou ne contribue à la déforestation) et la part de carburants synthétiques (électro-carburants, dits e-SAF, obtenu à partir de carbone et d'hydrogène issu de l'électrolyse de l'eau avec de l'électricité renouvelable ou bas-carbone). Des points de bonus ou de malus viennent ensuite compléter la notation.

Parmi ces mauvais élèves, 37 n'ont même aucun engagement en termes de SAF, comme l'explique Camille Mutrelle, chargée de mission sur l'aviation au sein de T&E. Un « top 10 » se dégage néanmoins, composé uniquement de compagnies européennes et nord-américaines, parmi lesquelles le groupe IAG (British Airways, Iberia...), la compagnie low cost Wizz Air, le transporteur DHL et les géants américains United Airlines et Delta Air Lines. Elles obtiennent la note de C, correspondant à un résultat compris entre 25 et 50 points, à l'exception d'Air France-KLM qui obtient 61 points (note B).

Air France-KLM, le bon élève

Ce classement vient ainsi confirmer les ambitions - et les déclarations - du groupe français qui se revendique comme le principal consommateur de SAF dans le monde, tant en valeur absolue (87.000 tonnes en 2023) qu'en pourcentage d'incorporation (1,1 % de son total de carburant). Contacté par La Tribune, Vincent Etchebehere, directeur du développement



durable d'Air France-KLM, n'a pas directement commenté ce résultat, mais a néanmoins apporté quelques éléments supplémentaires. Il précise ainsi que son groupe représente 16 % de la consommation mondiale de SAF pour seulement 3% de l'activité aérienne.

« Nous allons bien au-delà de nos parts de marché », se félicite le directeur du développement durable d'Air France-KLM.

Vincent Etchebehere a indiqué qu'Air France-KLM ne communiquerait que début 2025 sur sa consommation de SAF en 2024. Il assure néanmoins que le groupe poursuit la stratégie de montée en puissance adoptée depuis 2022 et a assuré avoir « un degré de confiance très élevé » pour atteindre le minimum de 2 % d'incorporation fixé par l'Union européenne. Camille Mutrelle, pour sa part, indique que le groupe s'approvisionne essentiellement en carburant fait à partir d'huiles usagées. Elle précise ainsi que la traçabilité reste un enjeu pour certifier le caractère « usagé » de ces huiles, avec beaucoup de risques de fraude en amont de la chaîne située notamment en Chine.

T&E note qu'Air France-KLM est, là aussi, la mieux partie pour respecter le mandat européen qui doit passer à 6% en 2030 (dont 1% d'e-SAF). Selon son observatoire, le groupe a sécurisé quasiment 5% d'incorporation avec les achats déjà réalisés et les protocoles d'accord signés avec quatre porteurs de projets d'e-SAF, à savoir Elyse Energy, EDF, Engie et le consortium SAF+. Vincent Etchebehere confirme de son côté avoir fait entre le tiers et la moitié du chemin pour atteindre la barre des 10% d'incorporation en 2030, au-delà de la barre fixée par Bruxelles (ce qui lui a valu des points bonus au classement).

#### Quantité ou qualité

Derrière, les écarts sont significatifs. Selon T&E, Wizz Air a sécurisé un peu plus de 3% d'incorporation pour 2030, Virgin Atlantic, Finnair et IAG sont entre 2 et 2,5%, tandis que Lufthansa n'est qu'à 0,25%. L'ONG estime que « pour le moment, les compagnies aériennes ont acheté assez de SAF pour remplacer 1,3% de leur consommation totale de carburant projetée en 2030 ». C'est deux fois moins que les compagnies nord-américaines, même si Camille Mutrelle précise que les critères de durabilité outre-Atlantique sont souvent contraignants avec une large part de biocarburants issus de cultures alimentaires ou fourragères et très peu d'e-SAF. Ces dernières ne devraient ainsi réduire leurs émissions que de 1,2% grâce aux carburants durables d'ici 2030, contre de 2,2% pour leurs homologues européennes.

Si T&E tance les faibles volumes d'achats des compagnies, ou encore le peu d'engagements pour des e-SAF, l'ONG ne fait pas reposer la responsabilité de la situation uniquement sur le secteur aérien. Elle pointe ainsi le manque de critères de durabilité dans les réglementations, comme aux Etats-Unis par exemple, même si le niveau de subventions peut varier en fonction du bénéfice durable. Camille Mutrelle salue ainsi la réglementation européenne, contraignante avec des mandats d'incorporation et des critères stricts, comme la plus efficace à ce jour.

#### Les pétroliers dans le viseur

La T&E dénonce surtout le manque d'implication des grands groupes pétroliers, avec un problème d'offre. « C'est assez marquant sur les projections de production des compagnies pétrolières », pointe Camille Mutrelle, qui met en avant le très faible pourcentage de SAF dans les volumes de carburant d'aviation, tout comme l'absence de ces majors dans les projets d'e-SAF qui ne sont pour l'instant portés que par des start-up.

Vincent Etchebehere se veut plus modéré. Il estime par exemple que d'atteindre la barre des 10% de SAF en 2030 est « un énorme défi », car il faut les volumes nécessaires et des prix compétitifs. Or, il ajoute que les estimations font état d'une production mondiale de 15

millions de tonnes en 2030, quand la demande devrait atteindre 20 millions de tonnes. Ce qui devrait forcément compliquer les choses. Mais, il affirme qu'il passe beaucoup de temps « à échanger avec l'ensemble des énergéticiens », dont des grands groupes, sur la nécessité de développer ces filières SAF et e-SAF qui nécessitent « des efforts collectifs » et sans lesquelles l'aérien n'a pas d'alternatives pour se décarboner. « C'est maintenant qu'il faut avancer et que la carte mondiale des SAF se dessine », conclut-il.

Carburant vert : les efforts d'Air France-KLM salués par un groupe de réflexion

*Les échos – 3 décembre 2024*

Selon Transport & Environnement, qui a passé au crible 77 compagnies responsables d'environ 75 % de la consommation mondiale de kérosène, le groupe franco-néerlandais se distingue de toutes les autres.

Air France-KLM tire son épingle du jeu dans la course à la décarbonation du secteur aérien. Dans un nouvel observatoire des carburants d'aviation durable dits CAD (ou SAF, en anglais), produits à partir d'huiles usagées ou de résidus agricoles et forestiers, le groupe de réflexion « Transport et Environnement » (T & E) estime en effet que le groupe aérien franco-néerlandais est le mieux engagé sur la voie du carburant durable parmi les 77 compagnies aériennes qui ont été passées en revue pour l'occasion.

Selon T & E, sur ces 77 compagnies qui sont responsables d'environ 75 % de la consommation mondiale de kérosène, « seules 10 font des efforts notables pour passer du kérosène fossile à des alternatives réellement durables. Les 67 autres achètent soit trop peu de SAF, soit le mauvais type de SAF (par exemple basé sur des cultures alimentaires, NDLR), soit n'envisagent pas du tout les SAF dans leurs plans de décarbonation ».

Aucune compagnie n'obtient la note maximale

Pour établir son observatoire, T & E a défini quatre catégories (de A pour les très bons élèves à D pour les plus mauvais) et Air France-KLM, qui s'est fixé pour objectif une incorporation de 10 % de SAF dans son carburant en 2030, davantage que les 6 % requis par l'UE, pointe en catégorie B

Si « aucune compagnie n'obtient la note maximale » du classement de T & E, Air France-KLM se distingue « car elle utilise déjà des SAF via les biocarburants avancés et biocarburants issus de déchets (huile de cuisson) ». Elle a notamment renforcé son alliance avec TotalEnergies pour la fourniture de carburant d'aviation durable. Cela lui permet de se tenir sur la première marche du podium, devant United Airlines et Norwegian.

Les producteurs montrés du doigt

Si le constat est sévère pour les compagnies aériennes alors que le secteur a promis la neutralité carbone pour 2050, T & E ne les blâme pas complètement. Le groupe de réflexion rejette en effet une grande partie de la faute sur les producteurs de ces carburants. « La moitié des compagnies aériennes du classement obtiennent un score de zéro pour leur utilisation insuffisante de carburants d'aviation durables. Mais une grande partie de la faute incombe aux compagnies pétrolières, qui n'investissent pas dans la transition vers le kérosène vert », explique T & E.

« Eni, TotalEnergies, Shell, BP, Chevron, ExxonMobil, Sinopec et Saudi Aramco prévoient de produire seulement 3 millions de tonnes de SAF d'ici à 2030, soit moins de 3 % de leur production actuelle dédiée à l'aviation », note le groupe de réflexion. Il rappelle aussi que « le marché de l'e-kérosène est actuellement dominé par de petits raffineurs et des start-up, qui

n'ont pas la capacité financière de produire suffisamment pour répondre aux besoins du marché de masse à long terme ».

« Les compagnies aériennes doivent changer cette situation en tapant du poing sur la table . Elles doivent vite faire comprendre à leurs fournisseurs de carburants que ce qu'ils leur vendent ne rendra pas leurs vols plus écologiques. Sinon, elles pourront dire adieu à leur objectif de zéro émission nette », souligne Jérôme du Boucher, responsable aviation à T & E France. Le groupe de réflexion estime que l'UE, qui a déjà fixé des règles strictes d'introduction de ces carburants , « doit donner la priorité à l'adoption de carburants électroniques pour les avions dans son prochain accord industriel propre. »

Sur une pente ascendante, la Compagnie des Alpes veut « agrandir son terrain de jeu »

*Les échos – 3 décembre 2024*

L'exploitant de domaines skiables et de parcs de loisirs a publié mardi de solides résultats annuels. Il veut désormais se rendre incontournable dans les loisirs au sens large.

Malgré quelques vents contraires, la Compagnie des Alpes (CDA) continue son bonhomme de chemin et s'affirme comme un poids lourd du secteur des loisirs. Le groupe, qui exploite dix domaines skiables (dont Tignes, La Plagne, Les Arcs) mais aussi des parcs d'attractions (Futuroscope, Parc Astérix) et plus récemment des complexes sportifs (Urban Soccer), a une nouvelle fois publié des résultats records.

Lors de l'exercice écoulé, clos le 30 septembre, son chiffre d'affaires a atteint 1,2 milliard d'euros, en hausse de 9 % à périmètre comparable, assorti d'un excédent brut opérationnel (EBO) de 351 millions (+15 %). Son résultat opérationnel ressort à 158 millions, en hausse de 17 % hors produits non récurrents.

#### Grandes ambitions

Durant la saison d'hiver, les remontées mécaniques ont nourri la dynamique, avec plus de « journées skieurs » (+8,1 %) et des prix en hausse (+5,2 %). Malgré une météo très pluvieuse et divers éléments défavorables (week-ends électoraux, évitement de Paris avant les JO), les parcs d'attractions ont également progressé, essentiellement grâce à la hausse des dépenses des visiteurs.

En parallèle, la CDA a poursuivi ses efforts afin de réduire son bilan carbone : ses émissions de scope 1 (émissions directes) et scope 2 (émissions produites ailleurs mais consommées par l'entreprise) se sont élevées à 12.000 tonnes, contre 29.000 en 2019. « Cela représente 221 g par journée skieur. A titre de comparaison, un kilo de pommes produites en France représente 300 g », se félicite Dominique Thillaud, son directeur général. Il précise que ces mesures sont « auditables et auditées ».

Peu endettée et disposant d'une solide trésorerie, la Compagnie des Alpes entend poursuivre son développement et elle a un gros appétit. « Avec le ski, les parcs de loisirs, le musée Grévin ou Urban Soccer, nous fournissons des expériences réelles à un Français sur quatre. A terme, nous aimerions que ce soit un sur trois », poursuit le dirigeant, dont le mandat va prochainement être renouvelé. Pour se donner les moyens de cette ambition, le groupe vise un excédent brut opérationnel « supérieur ou égal à 500 millions d'euros à un horizon de quatre à cinq ans ».

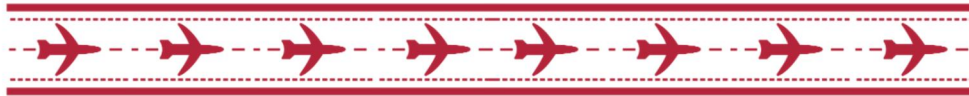
Etendre le réseau Urban Soccer

Malgré les incertitudes liées au réchauffement climatique, et la future perte de l'exploitation du domaine skiable de Tignes, le groupe entend bien se développer à la montagne, où il est positionné sur les stations de haute altitude. « Nous avons des décennies de perspective, et nous sommes désormais le premier gestionnaire de lits chauds [occupés au moins douze semaines par an, NDLR] dans les Alpes. Nous allons regarder certains types d'activités sur lesquelles nous ne sommes pas présents », ajoute Dominique Thillaud.

Côté parcs, la CDA va poursuivre ses investissements, à l'instar des nouvelles attractions à venir au Futuroscope et au parc Astérix. Un nouvel hôtel de plusieurs centaines de chambres devrait également y voir le jour d'ici trois ans. Quant à d'éventuelles acquisitions, « nous regardons des parcs en Europe centrale et en Europe de l'Est », annonce-t-il.

Pour ce qui est d'Urban Soccer, vaste réseau de terrains de foot à 5 et de padel acquis cette année, « nous allons ouvrir des centres partout en France », assure le dirigeant. Les agglomérations de plus de 50.000 habitants seront particulièrement visées.

Au total, la Compagnie des Alpes prévoit « 276 millions d'euros d'investissements industriels » l'an prochain.



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