

Revue de presse - Aérien & Tourisme

F. Maury, U. Gonçalves, S. Aziri, C. De Nale, L. Dernoncourt, E. Malary, Y. Mejri



Sommaire du 4 décembre 2024 :

- **Taxe sur les billets d'avion : l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry sous la pression des low cost**
- **Les vols de Finnair perturbés par la grève « illégale » d'un syndicat**
- **Grève du 5 décembre : la DGAC demande aux compagnies de réduire leurs programmes de vols**
- **Adieu la province et bonjour Paris-Orly ? Pourquoi Ryanair change de cap**
- **Pire que le Black Friday, le Travel Tuesday pour booster l'aérien**
- **Ryanair enregistre une hausse de 11 % du nombre de passagers en novembre ; Wizz Air augmente son taux de remplissage**
- **Congrès UAF : le secteur aérien veut un plan de vol national**
- **Selon une étude, les compagnies aériennes ne passent pas assez rapidement au kérosène vert**
- **Corsair désormais première compagnie aérienne française à proposer de payer ses billets d'avion en cryptomonnaie**
- **Cathay Pacific renforce ses liaisons européennes pour l'été 2025**

Taxe sur les billets d'avion : l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry sous la pression des low cost

La Tribune – 03/12/2024

Les compagnies aériennes low cost continuent de renforcer leur présence dans le quatrième aéroport de France. À Lyon, EasyJet et Volotea gagnent en importance, mais restent pour l'heure prudentes quant à leurs projets de développement dans la « porte des Alpes » et les autres aéroports régionaux. Cette réserve s'explique notamment par l'incertitude liée à une possible augmentation de la taxe sur les billets d'avion.

Le boom des compagnies low cost post crise sanitaire se confirme à Lyon Saint-Exupéry. Si l'aéroport lyonnais se plaçait encore à la quatrième place des tarmacs français l'année dernière, avec 9,9 millions de passagers transportés en 2023, il n'avait pour autant pas encore retrouvé ses chiffres d'avant Covid. Cela, à l'exception des neuf compagnies aériennes low cost, qui représentent environ la moitié du trafic de l'aéroport, contre 40 % en 2019. Il s'agit en effet du seul segment en progression entre 2019 et 2023, selon l'Union des aéroports français (UAF), avec une croissance de 1,1 % du nombre annuel de passagers, contre -4% au global.

Une augmentation de la TSBA

Cet équilibre, porté pour moitié par les offres low cost, doit aujourd'hui s'articuler avec un nouveau contexte, à double tranchant : après la publication en 2023 du décret interdisant les vols intérieurs, en cas d'alternative en train de moins de 2h30, le gouvernement comptait à son tour rehausser le barème de la taxe de solidarité sur les billets d'avions (TSBA) dans son projet de budget 2025. Cette mesure fiscale, présentée lors des débats sur le projet de loi de finances, puis revue à la baisse par les sénateurs pour la classe économique, pourrait faire doubler le montant de la taxe appliquée à chaque billet, pour avoisiner les 610 millions d'euros de recette. Cela, seulement si le gouvernement échappait à une motion de censure, attendue ce mercredi...

Depuis, les compagnies low cost ne restent pas sans réagir. Ces dernières semaines, l'Irlandais Ryanair - qui n'est pas présent à Lyon - menaçait de réduire de 50 % son activité en région, voire suspendre ses vols dans dix aéroports régionaux français. Tout en annonçant, cette semaine, s'installer pour la première fois à l'aéroport de Paris-Orly en 2025. Volotea avertit également d'un possible repositionnement de sa flotte en cas d'augmentation de la TSBA. Le directeur France de la compagnie espagnole, Gilles Gosselin, affirme « étudier avec attention le report de trafic d'un aéroport français vers un aéroport frontalier », citant Strasbourg avec Bâle, Tarbes-Lourdes avec l'Espagne, ou encore Lyon avec Genève...

Quid de la desserte alpine ?

L'aéroport Saint-Exupéry possède pourtant de multiples atouts pour les compagnies low cost : le retrait progressif d'Air France ouvre en effet de nouveaux segments de marché. Dans ce cadre, Volotea y a pris du poids depuis son installation en 2018. Elle a d'ailleurs annoncé reprendre la ligne Lyon-Strasbourg, jusqu'ici opérée par la compagnie tricolore. De même, la

compagnie espagnole indique avoir transporté 780.000 passagers entre janvier et octobre 2024, « ce qui correspond à une hausse de 34% », dépeint Gilles Gosselin, qui affirme que « définitivement, le réseau au départ de Lyon grandira », avec dans un premier temps une offre « équivalente en 2025 ». Cela, en attendant l'arrivée de nouveaux avions, commandés auprès des constructeurs.

En hiver, une période structurellement déficitaire pour le trafic aérien, l'aéroport constitue également une porte d'entrée importante vers les Alpes. Reginald Otten, directeur France d'EasyJet, souligne à ce titre que l'aéroport lyonnais reste « une alternative à l'aéroport de Genève », déjà saturé. « Les deux plateformes ont leur place, car Genève est déjà bien desservi, voire rempli », complète le représentant de la compagnie britannique, qui opère 52 lignes depuis Lyon. « Il y a une vraie question de places et de disponibilités pour ces déplacements liés au ski vers la région alpine ». Cependant, « nous devons voir l'impact de la taxe sur la demande. En fonction de cela, nous ne garderons pas des lignes qui ne sont pas rentables », ajoute Reginald Otten. EasyJet précise que le trafic hivernal au départ de Lyon devrait augmenter de 6 % cet hiver, porté par un triptyque entre les destinations « montagne », « soleil » et « européennes ». La compagnie au logo orange a récemment renforcé certaines liaisons entre Lyon et la Grande-Bretagne - son cœur de marché - pour desservir les stations de sports d'hiver depuis Londres Gatwick, Bournemouth, Newcastle ou encore Birmingham. Mais aussi avoir lancé deux vols par semaine vers Berlin, ainsi qu'une ligne vers l'Égypte à l'automne. Sollicité, Vinci Airports, gestionnaire de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, ajoute qu'« à date, nous n'avons aucun signal particulier de la part des compagnies aériennes » concernant la TSBA. « Mais il est clair que son augmentation aurait pour conséquence de nuire à la compétitivité des aéroports français, versus leurs homologues européens ». Dans ce contexte, l'aéroport lyonnais conserve tout de même une assise solide. L'autre moitié de ses trafics reste portée par des compagnies « classiques » telles qu'Air Canada, Turkish Airlines, Emirates, Qatar Airways, Lufthansa, British Airways, ou encore Iberia.

Le low cost, plus volatile

Si ces avertissements s'amoncellent, ils concernent davantage les aéroports régionaux dits « intermédiaires » (entre 10.000 et 3 millions de passagers par an), au nombre de 41 sur 73 en France en 2019, selon la Cour des comptes. EasyJet, qui devrait d'ailleurs quitter au printemps 2025 sa base de Toulouse, le confirme : « le passager français sera taxé à l'aller et au retour, contrairement aux voyages européens, où cette taxe ne s'appliquerait qu'au départ de France ». « Nous tirons la sonnette d'alarme sur le domestique. Le risque sera toujours plus important sur les régions que des villes comme Paris, où le pouvoir d'achat est plus important », complète Reginald Otten.

Les vols de Finnair perturbés par la grève « illégale » d'un syndicat

Air Journal – 03/12/2024

Les vols de Finnair ont connu d'importantes perturbations hier suite à une grève annoncée par le syndicat finlandais de l'aviation (IAU) et que la direction a qualifiée d' « illégale ».

La grève, qui concerne le personnel des opérations au sol de l'aéroport d'Helsinki, était prévue entre 14h00 et 16h15 EET. Cette grève a affecté des opérations critiques telles que la maintenance des avions, la manutention des bagages, le service client et la restauration, ce

qui a entraîné des retards de vol, des annulations et une réduction des services à bord. Finnair a conseillé aux passagers d'emporter des articles essentiels, notamment des médicaments, dans leurs bagages à main.

L'action du syndicat découle d'une enquête en cours sur deux employés de Finnair accusés d'avoir divulgué des informations confidentielles de la compagnie sans autorisation. Finnair, qui a signalé la violation aux autorités compétentes, a souligné qu'aucune autorisation n'a été demandée à Finnair pour la divulgation de ces informations, et les directives de Finnair en matière de sécurité des données n'ont pas été respectées. Les informations divulguées n'incluent pas les données des clients.

Finnair a ouvert une enquête sur le déroulement des événements dès qu'ils ont été connus et a offert aux employés concernés la possibilité d'être entendus conformément à la procédure normale. L'audition de l'employé garantit également la protection juridique de la personne concernée. Finnair a également signalé l'incident à l'Agence finlandaise des transports et des communications Traficom et au médiateur de la protection des données en Finlande.

« Nous considérons que le départ illégal et la perturbation des voyages de milliers de clients sont totalement disproportionnés et irresponsables alors que l'enquête et la procédure d'audition sont toujours en cours », a déclaré Jaakko Schildt directeur des opérations de Finnair.

La compagnie aérienne s'est efforcée de minimiser les perturbations en réservant de nouveaux vols aux passagers concernés et en organisant des hébergements si nécessaire. Schildt a réitéré l'approche de tolérance zéro de Finnair à l'égard des comportements inappropriés ou des violations de ses protocoles internes, soulignant l'importance de maintenir l'intégrité opérationnelle tout en donnant la priorité aux besoins des clients.

Grève du 5 décembre : la DGAC demande aux compagnies de réduire leurs programmes de vols

Air Journal – 04/12/2024

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a demandé mardi 3 décembre aux compagnies aériennes de réduire leurs programmes de vols pour la journée du jeudi 5 décembre, en prévision du mouvement de grève dans la fonction publique.

Cet appel à la grève dans la fonction publique concerne notamment les contrôleurs aériens, qui sont sous le statut de fonctionnaire. La DGAC a demandé en conséquence une baisse des vols de 10 % à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle (CDG) entre 6h et 12h, de 25% à Paris-Orly à partir de 18h, de 50% à Marseille-Provence à partir de 18h, et de 20% sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour la journée. « En dépit de ces mesures préventives, des perturbations et des retards sont néanmoins à prévoir », prévient par ailleurs la DGAC dans son communiqué de presse. Les passagers sont invités à consulter leur compagnie, voire à éviter de prendre l'avion ce jour-là.

La grève de l'aérien est cette fois tirée par une mobilisation interprofessionnelle lancée par la CGT, la CFDT, l'UNSA, la FSU, Solidaires, la CFE-CGC et la FA-FP, qui contestent les milliards d'euros d'efforts requis par le gouvernement Barnier dans son projet de budget pour 2025,

notamment l'annonce fin octobre d'un plan de lutte contre l' « absentéisme » des fonctionnaires, qui doit permettre de dégager 1,2 milliard d'euros d'économies.

Mais deux motions de censure portées par la gauche et le Rassemblement national pourraient ce mercredi même être validées par l'Assemblée nationale et faire tomber le dernier locataire de Matignon. Reste à savoir si les perturbations dans l'aérien ce jeudi 5 décembre pourront être évitées.

Adieu la province et bonjour Paris-Orly ? Pourquoi Ryanair change de cap

Capital – 02/12/2024

Ryanair, premier transporteur aérien d'Europe, va enfin atterrir à Paris au printemps 2025. Un changement historique pour la compagnie irlandaise, qui fréquentait plutôt les plateformes de province, comme celle de Beauvais.

Big bang à Orly ! Après 10 ans de travail en sous-marin pour tenter d'obtenir des créneaux de décollage sur le deuxième aéroport parisien, dédié au trafic moyen-courrier, le numéro un européen de l'aérien, Ryanair, va enfin pouvoir y atterrir au printemps. Dimanche, l'Association pour la coordination des horaires aériens (Cohor) a en effet indiqué qu'elle s'apprêtait à réallouer des « slots » laissés vacants par des compagnies aériennes. En tout ce sont ainsi 8112 horaires de décollage ou d'atterrissage qui vont changer de mains, et Ryanair, candidate malheureuse depuis des années, a enfin décroché le Graal. Ses débuts seront certes modestes, avec, dès le 1er avril 2025, deux liaisons opérables vers Bergame (Italie) et Bratislava (Slovaquie). Soit nettement moins de vols nouveaux que sa rivale espagnole Volotea qui hérite, elle, de 13 vols hebdomadaires supplémentaires (Turin, Vérone, Ancône...). Mais en mettant ainsi le pied dans la porte des aéroports parisiens, Ryanair opère un virage sur l'aile intéressant.

Plus de 33 000 vols opérés à Beauvais, son hub français

Jusqu'à présent, si elle lorgnait avec appétit Orly, devenue la base de référence de Transavia et de sa grande rivale britannique easyJet, c'est que la compagnie irlandaise savait que la proximité de la plateforme avec la capitale constituait un atout non négligeable pour coller aux besoins de la clientèle touristique. Désormais connectée au centre de Paris par la ligne de métro automatique 14, l'attractivité d'Orly est réelle. Mais Ryanair avait toujours été refroidie par les taxes que les transporteurs doivent y régler pour opérer. À la place, la compagnie avait donc fait de Beauvais (Oise), son hub français, où plus de 33 000 vols ont été assurés en 2023 pour plus de 5 millions de voyageurs internationaux transportés, très majoritairement par la compagnie irlandaise. Beauvais s'est d'ailleurs toujours plié en quatre pour conserver Ryanair, en lui allouant des créneaux de vols optimisés et des conditions tarifaires privilégiées. Une stratégie "gagnant-gagnant" pour le transporteur comme pour cette plateforme, qui en a profité pour engranger des redevances et développer l'attractivité de son territoire.

Le ministre des Transports très attendu chez les petits aéroports

Seulement, depuis que le gouvernement envisage d'augmenter la taxe de solidarité sur les billets d'avion pour combler ses déficits (il en attend 1 milliard d'euros dès 2025), Ryanair, prudent au départ sur ce sujet, a décidé de muscler son discours. La semaine dernière, le numéro 3 de la compagnie, Jason McGuinness, a menacé les autorités françaises de réduire drastiquement son plan de vol pour l'année prochaine et d'arrêter la desserte d'une dizaine

d'aéroports régionaux français sur les 22 où elle opère actuellement, sans livrer plus de précisions sur les perdants potentiels. Il n'a d'ailleurs pas fallu longtemps aux gestionnaires de ces plateformes régionales pour réagir. Déjà habitué aux mouvements impulsifs des dirigeants irlandais, qui tricotent et détricotent les lignes aériennes en fonction des saisons et des subventions, le président de l'Union des aéroports français, Thomas Juin, mettait en garde les autorités françaises contre un tel scénario. « Le gouvernement ne mesure pas la casse sociale que ça va provoquer en région, non seulement sur les aéroports eux-mêmes, mais sur la manne que ça représente pour le secteur touristique », expliquait-il dernièrement. Mardi, il recevra le ministre des Transports, François Durovray à l'occasion de son congrès annuel. Nul doute qu'il sera question du devenir de cette surtaxe, mais aussi du futur de Ryanair en France. Car si le marché tricolore a toujours intéressé les dirigeants irlandais par la masse de touristes qui voyagent chez nous chaque année, les régions françaises sont certainement plus dépendantes de Ryanair que l'inverse. Et les deux dessertes en plus annoncées à Paris, ne pourraient pas totalement compenser un mouvement de retrait de ses bases de province.

Pire que le Black Friday, le Travel Tuesday pour booster l'aérien

Novethic – 03/12/2024

Le Travel Tuesday pourrait-il bientôt conquérir l'Europe et la France ? Cette journée de promotions sur les billets d'avion, les réservations d'hôtels ou encore les voyages organisés prend de l'ampleur aux Etats-Unis. Une opération marketing qui pourrait s'accompagner des mêmes dérives que le Black Friday.

Les opérations marketing "made in USA" n'en finissent plus. Après le Black Friday, qui s'est tenu cette année le vendredi 29 novembre, suivi du Cyber Monday, une journée spécifiquement dédiée aux achats en ligne, voici venu le "Travel Tuesday", soit le "mardi du voyage". Le principe : proposer, le temps d'une journée, des réductions sur les billets d'avion, les réservations d'hôtels ou encore les voyages organisés. Encore peu répandu en Europe, cette opération de promotions commence à rencontrer un certain succès outre-Atlantique.

Le concept du Travel Tuesday aurait été lancé il y a seulement quelques années, en 2018, par le comparateur de voyages en ligne canadien Hopper, selon un article du New York Times. Depuis, le concept prend de plus en plus d'ampleur, en particulier aux Etats-Unis. D'après des données partagées par le cabinet de conseil McKinsey le 31 octobre dernier, les requêtes contenant le terme "Travel Tuesday" sur le moteur de recherche Google auraient été multipliées par cinq sur une période d'un peu plus de deux ans.

Après les Etats-Unis, la France ?

Elles seraient cependant concentrées en Amérique du Nord et en Australie. L'année dernière, à l'occasion du Travel Tuesday, les réservations de croisières et de billets d'avions aux Etats-Unis ont ainsi augmenté de 50% à 60%, les destinations les plus prisées étant les Bahamas et la République Dominicaine. Sur le continent européen, le Royaume-Uni, l'Espagne et les Pays Bas sont les trois pays où l'opération marketing est la plus suivie.

En France, aucun acteur ne semble encore avoir réellement adhéré au concept, mais cela ne saurait tarder selon McKinsey. "Les agences de voyage européennes peuvent anticiper la possibilité que le Travel Tuesday devienne un phénomène croissant dans leur région, étant donné que d'autres journées de shopping telles que le Black Friday et le Cyber Monday se

sont étendues au-delà de l'Amérique du Nord", écrit le cabinet. Une simple recherche internet permet d'ores et déjà de trouver quelques offres proposées par la compagnie espagnole Air Europa, le voyageur Tui, ou encore l'antenne néerlandaise de Transavia.

Mouvement global de reprise de l'aérien

La date ne serait quant à elle pas choisie au hasard. "À court terme, les derniers jours de novembre et les deux premières semaines de décembre constituent le creux de la vague, lorsque les compagnies aériennes réduisent leurs tarifs jusqu'au niveau nécessaire pour remplir leurs avions", explique Simon Calder, correspondant de The Independent, spécialiste de la question des voyages. Ce nouveau concept, qui pourrait prochainement s'ancre dans les habitudes de consommation des Français à l'instar du Black Friday, s'inscrit par ailleurs dans un mouvement global de reprise de l'aérien.

"Nous sommes en train de battre des records de passagers avec près de 5 milliards de voyageurs cette année, bien au-delà du trafic enregistré en 2019", nous rappelait en septembre dernier Thibault Belin, chef de projet au sein du pôle d'expertise Transport de Carbone 4. Un engouement sur lequel les entreprises capitalisent au travers d'offres encourageant toujours plus les voyages en avion, malgré les appels à la décroissance nécessaire du trafic aérien. Alors que l'aviation est responsable de 2,5% des émissions de gaz à effet de serre mondiales, la compagnie à bas coûts Wizz Air lançait par exemple il y a quelques semaines, son programme "All you can fly", soit "volez autant que vous le voulez". Un projet jugé "irresponsable" contre lequel de nombreuses voix se sont élevées. En sera-t-il de même pour le Travel Tuesday ?

Congrès UAF : le secteur aérien veut un plan de vol national

Tour Mag – 03/12/2024

Dans un climat d'incertitude politique et un poids de plus en plus lourd de la fiscalité, le 6e congrès de l'Union des Aéroports Français & francophones (UAF) associés s'est tenu mardi 3 décembre 2025 à Montrouge. L'occasion pour son Président Thomas Juin, réélu pour un troisième mandat de trois ans, de demander une stratégie nationale pour moderniser, décarboner et développer le secteur.

Mardi 3 décembre 2024 à Montrouge, dans le grand amphithéâtre du Beffroi, les acteurs du monde aéroportuaire et les intervenants se sont succédé à la tribune pour faire part de leur inquiétude face à la situation économique du secteur, mais aussi l'instabilité politique, jamais très bonne quand il s'agit de la vie économique d'un pays.

Crises (avec un s) aéroportuaires pouvait on lire sur le pupitre des orateurs. Sonné par les dispositions relatives aux taxes contenues dans le projet de loi de finances 2025, chacun y a été de ses mises en garde.

UAF : Haro sur le PLF 2025

Premier à venir s'exprimer et faire part de son inquiétude, Nicolas Notebaert, Directeur général Concessions de VINCI et Président de VINCI Airports.

« L'heure est grave et c'est la compétitivité de la mobilité aérienne en France qui est en jeu » a-t-il déclaré en rappelant que parmi les 14 pays dans lesquels Vinci exploite des

plateformes aéroportuaires, la France est à l'avant-dernière place en termes de reprise de trafic. François Asselin le Président de la CPME invité au congrès a enchaîné en parlant de la France, ce pays magnifique, mais où sévit la « taxe aphteuse, là où la seule solution pour équilibrer un budget c'est de lever l'impôt, d'augmenter le coût du travail ». « Qu'est-ce que vous avez fait au Bon Dieu pour mériter tout ça ! » a-t-il aussi lancé à l'assistance. Olivier Jankovec, Directeur général d'ACI Europe (500 aéroports dans 55 pays) a donné sa vision en tant qu'Européen : «Aujourd'hui, la hausse des taxes mise en place par les Allemands est un facteur majeur dans la sous-performance au niveau du trafic des aéroports allemands et de la perte de connectivité de l'Allemagne. Cela devrait faire réfléchir le gouvernement français. »

L'UAF fait des propositions

Thomas Juin au nom de son organisation a rappelé les enjeux et fait des propositions. Selon lui, l'aviation va clairement se développer rapidement à l'échelle mondiale. La France ne doit pas rester à l'écart de cette dynamique et il est crucial d'augmenter les capacités de développement et de financement du transport aérien français pour créer de la richesse, des emplois et améliorer la mobilité, tout en investissant dans la décarbonation. Les mesures fiscales envisagées dans le PLF 2025, conçues sans aucune évaluation économique et écologique, démontrent, à elles seules, le manque de vision stratégique de l'État pour ce secteur clé. La France sous-estime les bénéfices du transport aérien pour de nombreuses filières, dont celle du tourisme. Les taxes récentes ou à venir ont déjà dévalorisé les entreprises publiques du secteur de plusieurs milliards d'euros, freinant les investissements futurs. Il en a donc appelé à une stratégie nationale pour moderniser, décarboner et développer le secteur. Une feuille de route pragmatique, intégrant les bénéfices pour le pays, les réalités internationales, les enjeux de compétitivité et les moyens pour relever les défis futurs.

L'UAF a proposé plusieurs axes de travail :

- Repositionner la fiscalité du transport aérien dans un cadre européen et international.
- Mettre en place une fiscalité dédiée : réinvestir les taxes perçues dans des projets de décarbonation, comme la production de carburants durables (SAF) et la recherche aéronautique.
- Développer une stratégie de transition écologique : élaborer un plan clair pour accompagner la transition écologique du secteur, avec des objectifs à court, moyen et long terme.
- Promouvoir un cadre stable et favorable aux investissements privés pour financer les infrastructures et technologies vertes.

Ministre en sursis

Qui sera dans quelque temps le ministre délégué chargé des transports auquel sont adressées ces propositions ? Nul ne le sait. François Durovray, l'actuel titulaire du poste, invité à la clôture des débats, ne s'était pas dérobé. Il est d'ailleurs au travail jusqu'à la dernière minute et devrait animer ce mercredi une visio-conférence avec Michael O'Leary le patron de Ryanair qui menace de faire quitter la France à beaucoup de ses avions si le projet de taxes est maintenu. Yeux dans les yeux et sans détour, Thomas Juin a fait part au ministre de son inquiétude. « Les projets de taxe du PLF c'est le coup de grâce ! » lui a-t-il lancé considérant injuste que le transport aérien qui représente 3% des émissions de gaz à effet de serre devrait contribuer à hauteur de 55% de la fiscalité « verte ». « L'État doit entendre notre message. Un transport aérien fort, compétitif, décarboné, bien financé, est un atout stratégique pour la

France. Il en va de l'économie sociale du pays, de ses territoires, de son règlement international. » a conclu le Président de l'UAF.

Difficile pour un ministre en sursis de répondre et de convaincre. « Ce qui se passe à l'Assemblée nationale depuis hier accroît, évidemment, à la difficulté de nous donner des perspectives. » a concédé François Durovray. Il a tenu cependant à voir le verre plutôt à moitié plein notamment en soulignant les avancées dans la régulation des aéroports entamée par son prédécesseur Clément Beaune. Reconnaisant également que des fois, l'État réagit de façon inappropriée, le nez dans le guidon et sans considérer les objectifs de plus long terme (pensait-il alors à ce coup de massue fiscale ?), il a lui aussi plaidé pour que 2025 soit l'année pour élaborer une véritable stratégie nationale et une feuille de route partagée par tous les acteurs du transport aérien. Après le peu de résultats des assises du transport aérien organisées en 2019 et qui n'avaient pratiquement rien donné, les professionnels du secteur sont septiques et l'on voit bien que la première de leur préoccupation c'est d'abord le retour à la normal dans le pays.

Sortir de la couche nuageuse.

Selon une étude, les compagnies aériennes ne passent pas assez rapidement au kérosène vert

Zone Bourse – 03/12/2024

La plupart des compagnies aériennes du monde ne font pas assez d'efforts pour passer à des carburants durables, selon une étude réalisée par le groupe de pression Transport et Environnement, basé à Bruxelles, qui a également constaté que les producteurs de pétrole n'investissaient pas assez dans la transition.

Ces commentaires interviennent alors que le secteur du transport aérien réclame une augmentation de la production de ce carburant, qui peut être fabriqué à partir de matériaux tels que les copeaux de bois et les huiles de cuisson usagées. "Malheureusement, les compagnies aériennes ne sont pas actuellement en mesure de réduire leurs émissions de manière significative parce qu'elles n'achètent pas suffisamment de carburant aviation durable", a déclaré Francesco Catta, responsable de la politique aéronautique de Transport and Environment. À l'heure actuelle, les SAF représentent environ 1 % du carburant aviation utilisé sur le marché mondial, ce qui doit augmenter pour que les compagnies aériennes atteignent leurs objectifs de réduction des émissions de carbone. Le carburant peut coûter de deux à cinq fois plus cher que le kérosène ordinaire. Le manque d'investissements de la part des principaux acteurs pétroliers, qui disposent du capital nécessaire pour construire des installations de traitement des FAS, entrave la croissance du marché, selon l'étude.

Dans son classement, Transport and Environment cite Air France-KLM, United Airlines et Norwegian parmi les compagnies aériennes qui ont pris des mesures concrètes pour acheter du carburant durable, en particulier sa version synthétique à combustion plus propre. Mais 87 % d'entre elles ne font pas d'efforts significatifs, selon le classement, et même celles qui s'y efforcent risquent de ne pas atteindre leurs propres objectifs si elles n'investissent pas davantage. Des compagnies aériennes telles que l'italienne ITA Airways et la portugaise TAP n'ont pas fait grand-chose pour garantir la SAF dans les années à venir, selon le classement.

Un porte-parole de la TAP a déclaré que la compagnie aérienne a été la première à voler au Portugal avec des SAF en juillet 2022, "et s'est engagée à voler avec 10 % de SAF en 2030". ITA Airways n'a pas répondu à une demande de commentaire de Reuters.

Corsair désormais première compagnie aérienne française à proposer de payer ses billets d'avion en cryptomonnaie

France Info – 03/12/2024

À l'occasion du "Black Friday", le 29 novembre dernier, la compagnie aérienne Corsair a lancé le paiement en cryptomonnaie, sur son site d'achat. Elle devient ainsi la première compagnie française à accepter les Bitcoins, Litcoins et autres monnaies virtuelles pour le paiement de billets d'avion.

C'est une première en France et c'est une compagnie aérienne regroupant principalement des investisseurs ultramarins qui a lancé cette petite révolution dans le secteur. Lors du "Black Friday" - vendredi suivant la fête américaine de Thanksgiving (29 novembre 2024) -, en dévoilant sa nouvelle campagne promotionnelle, Corsair a par la même occasion annoncé accepter un nouveau moyen de paiement, la cryptomonnaie. Après la possibilité pour les clients de régler leurs billets d'avion en plusieurs fois, selon le site Air Journal, la compagnie souhaitait attirer de nouveaux clients, avec cette nouvelle mesure qui s'inscrit "dans la stratégie de la nouvelle image de marque Corsair, résolument tournée vers le service au passager et la facilitation du parcours client". Un service rendu possible après la signature d'un partenariat avec le fournisseur de services de paiement en cryptomonnaie, BitPay. Les voyageurs peuvent donc réaliser l'achat de billets d'avion en Bitcoin, Litcoin, Ethereum, ainsi qu'avec plus de 100 autres cryptomonnaies directement sur le site officiel de Corsair. Aucune démarche supplémentaire n'est nécessaire. Il suffit de sélectionner son mode de paiement.

Jérôme Picard, directeur E-commerce et des Systèmes d'Information, détaille l'ambition de Corsair, dans un contexte de forte augmentation des tarifs des billets d'avion, notamment vers les territoires d'Outre-mer que dessert principalement Corsair. "Ce nouveau moyen de paiement s'inscrit dans la continuité de la démarche entreprise par Corsair pour simplifier l'achat de billets d'avion et apporter davantage de flexibilité à nos clients, par l'innovation digitale. En ouvrant la voie à ce nouveau mode de paiement dans le secteur de l'aérien en France, nous confirmons notre capacité à nous adapter aux attentes de l'ensemble de nos clients et à leurs nouveaux usages, afin de leur garantir une expérience de voyage privilégiée, y compris en amont de leur voyage."

Qu'est-ce que la cryptomonnaie ?

Comme le Bitcoin, la cryptomonnaie la plus célèbre, les cryptoactifs ont été créés pour servir d'instruments d'échange dans l'univers numérique.

Plus généralement, les cryptoactifs désignent des actifs numériques stockés sur un support électronique, permettant à une communauté d'utilisateurs de les utiliser pour effectuer des transactions sans passer par la monnaie traditionnelle.

Ryanair enregistre une hausse de 11 % du nombre de passagers en novembre ; Wizz Air augmente son taux de remplissage

Zone Bourse – 03/12/2024

Les compagnies aériennes à bas prix Ryanair Holdings PLC et Wizz Air Holdings PLC ont toutes deux annoncé mardi une augmentation du nombre de passagers le mois dernier, tandis que Wizz a réduit sa capacité de vol pour améliorer son taux de remplissage.

Ryanair, basée à Dublin, a déclaré avoir transporté 13,0 millions de passagers en novembre, soit une hausse de 11 % par rapport aux 11,7 millions de passagers transportés l'année précédente. Le coefficient de remplissage est resté stable à 92 %. Ryanair a déclaré avoir effectué 73 750 vols le mois dernier. Sur 12 mois glissants, Ryanair a transporté 196,1 millions de passagers, soit une hausse de 8,5 % par rapport aux 180,8 millions de l'année précédente (novembre 2023). Le coefficient de remplissage est resté stable, à 94 %.

Wizz Air, basée à Budapest, a déclaré que le nombre de passagers a augmenté de 1,7 % pour atteindre 4,84 millions en novembre, contre 4,76 millions l'année précédente. La capacité a été réduite de 1,7 % pour atteindre un peu moins de 5,3 millions de sièges, contre 5,4 millions un an plus tôt. Le coefficient d'occupation est ainsi passé de 88,4 % à 91,5 %. Sur 12 mois glissants, le nombre de passagers a augmenté de 5,1 %, passant de 59,5 millions à 62,6 millions, tandis que la capacité a augmenté de 6,1 %, passant de 65,3 millions à 69,3 millions. En conséquence, le coefficient d'occupation s'est dégradé, passant de 91,1 % à 90,3 %. Wizz Air a déclaré avoir bénéficié d'un "environnement de rendement positif et d'un profil de réservation" en novembre et en décembre.

Les actions de Ryanair étaient en hausse de 1,9 % à 19,26 euros à Dublin mardi matin. Les actions de Wizz Air étaient en hausse de 2,5 % à 1 296,00 pence à Londres.

Cathay Pacific renforce ses liaisons européennes pour l'été 2025

Tour Mag – 04/12/2024

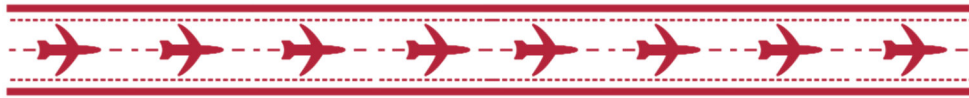
Retour à Bruxelles et nouveaux vols vers Munich

La compagnie hongkongaise Cathay Pacific annonce des vols directs vers Munich et Bruxelles, portant à 93 le nombre de rotations hebdomadaires vers l'Europe à l'été 2025.

Cathay Pacific a dévoilé son programme pour l'été 2025, marquant un renforcement notable de ses liaisons vers l'Europe. La compagnie aérienne lancera une nouvelle liaison directe vers Munich, sa deuxième destination en Allemagne après Francfort, et reprendra ses vols directs vers Bruxelles. Ces nouveautés porteront à 11 le nombre de villes européennes desservies par la compagnie, avec un total de 93 rotations hebdomadaires contre 78 actuellement. La liaison Hong Kong-Munich débutera le 16 juin 2025 avec quatre vols aller-retour par semaine opérés en Airbus A350-900. Munich, centre économique et culturel majeur, offrira une connectivité accrue pour les passagers voyageant entre l'Europe et l'Asie-Pacifique. À partir du 3 août 2025, Cathay Pacific relancera également des vols directs vers Bruxelles, une destination stratégique au cœur de l'Europe. Cette reprise facilitera les connexions pour les voyageurs venant de Belgique et du nord de la France. Les deux nouvelles liaisons bénéficieront du confort de l'A350-900 avec des sièges lits en Classe Affaires, des sièges spacieux en Économie Premium et une cabine Économique optimisée.

Cathay Pacific : un programme étendu pour répondre à la demande croissante

À l'été 2025, Cathay Pacific proposera un programme élargi comprenant cinq vols quotidiens vers Londres et des liaisons quotidiennes vers Paris, Amsterdam, Francfort, Milan, Manchester et Zurich. En complément, la compagnie maintiendra ses vols hebdomadaires vers Madrid et Barcelone, ce dernier étant un service estival. Cette stratégie vise à répondre à la demande croissante des voyageurs européens pour des connexions directes vers l'Asie-Pacifique. Lavinia Lau, Chief Customer and Commercial Officer de Cathay Pacific, a déclaré : « Nous sommes très heureux d'ajouter Munich à notre réseau pour la toute première fois et de revenir à Bruxelles l'année prochaine, faisant de ces destinations nos 10ème et 11ème destinations en Europe, respectivement. (...) Nous restons très attachés à cet important marché. » En plus des passagers, Cathay Cargo prévoit de renforcer ses opérations avec sept vols cargo par semaine entre Hong Kong et l'Europe à l'été 2025. Grâce à ces ajouts, le groupe Cathay confirme son ambition de développer son réseau mondial, avec un objectif de 100 destinations d'ici 2025.



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