

## Revue de presse - érien & Tourisme

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



### Sommaire du 5 décembre 2024 :

- **Entente sur le prix des billets : 14 millions d'amende pour Air Caraïbes et Air Antilles**
  - **Les petits aéroports français distancés dans la course européenne à la compétitivité**
  - **Censure : les compagnies vont-elles devoir rembourser la taxe de solidarité ?**
  - **Grève 5 décembre : vols annulés à Paris, Marseille et Toulouse**
  - **Saudia signe un protocole d'accord MRO avec Air France-KLM**
  - **Google Cloud signe avec Air France-KLM pour transformer sa stratégie data et d'IA générative**
  - **Volotea : un nouvel A320 et 5 nouvelles routes à Bordeaux, dont Marseille, Malte, l'Italie...**
  - **Aéronautique : Safran livrera plus de moteurs Leap en 2025**
-

## **Entente sur le prix des billets : 14 millions d'amende pour Air Caraïbes et Air Antilles**

***La Tribune - 4 décembre 2024***

Les deux compagnies, ainsi que la société Aérogestion, ont été sanctionnées par l'Autorité de la concurrence pour plusieurs ententes sur les prix des billets d'avion dans les Antilles, ainsi que sur le niveau d'offres, entre 2015 et 2019.

L'Autorité de la concurrence n'a pas fait dans la modération au moment de statuer sur le cas d'Air Antilles et d'Air Caraïbes. Elle estime que les deux compagnies aériennes, ainsi que la société Aérogestion, ont mis en place des pratiques anticoncurrentielles pour la desserte inter-îles dans les Caraïbes entre 2015 et 2019. Qualifiant ces pratiques de « particulièrement graves », elle leur inflige une amende de 14,57 millions d'euros.

Lire aussi « Il n'y a pas d'interruption, mais une accélération » (Christine Ourmières et Marc Rochet, Air Caraïbes-French Bee)

### **Accord de non-agression**

Dans son avis, l'autorité administrative établit qu'Air Caraïbes et Air Antilles - nom commercial de la Compagnie aérienne inter-régionale express (Caire) — ont conclu un « accord de non-agression », qui a donné lieu à la mise en place de quatre ententes au cours de la période. Celles-ci, toujours selon l'autorité, ont porté sur le prix des billets, ainsi que sur le niveau d'offre pour les liaisons entre Pointe-à-Pitre et Fort-de-France, et entre chacune de ces deux villes et Saint-Martin, Sainte-Lucie et Saint-Domingue.

Ainsi, entre février et juin 2015, puis entre septembre et décembre 2016, Air Antilles et Air Caraïbes, « avec le soutien d'Aérogestion », se sont accordées sur les conditions tarifaires des billets d'avion. La troisième entente a franchi un nouveau cap avec la fixation des prix en plus des conditions tarifaires entre avril 2017 et décembre 2019, avec l'interdiction d'être « moins disante ».

« Ces échanges sur les prix ont conduit, à partir de la saison hiver 2017-2018, à la mise en place de grilles tarifaires communes entraînant une augmentation très importante des prix », souligne l'Autorité de la concurrence.

### **Un cran plus loin**

En parallèle, Air Caraïbes et Air Antilles ont mis en place « un accord de baisse d'offre et de partage des créneaux horaires » entre juin 2017 et octobre 2019. Cela leur a permis de mettre en place, à partir de novembre 2017, un programme de vol « matérialisant une baisse d'offre en nombre de sièges offerts de plus de 10 % et une répartition des créneaux horaires les plus rémunérateurs ».

« Des pratiques graves de la part de deux opérateurs en situation de duopole sur un territoire insulaire avec une clientèle captive soumise par ailleurs au phénomène de la vie chère », a tancé l'Autorité de la concurrence.

Celle-ci a jugé que la situation duopolistique des deux compagnies sur un territoire où le transport aérien s'avère essentiel pour la mobilité alourdissait encore la faute. Elle note ainsi « des répercussions significatives sur les déplacements de la clientèle locale [...] confrontée à un coût de la vie nettement plus élevé qu'en métropole, [qui] ne dispose d'aucune alternative réellement viable à l'avion ».

Ces circonstances aggravantes tiennent aussi au fait que « les entreprises en cause avaient une parfaite connaissance du caractère infractionnel de leur comportement », avec « un degré

de sophistication élevé dans la dissimulation des échanges ». L'Autorité de la concurrence en veut pour preuve le recours à des pseudonymes et des noms de codes, ainsi qu'à deux intermédiaires dont Miles Plus. Cette dernière est une société de conseil, plus connue sous le nom d'Aérogestion, fondée et dirigée par Marc Rochet, qui était également à la tête d'Air Caraïbes au moment des faits.

Plusieurs millions d'euros d'amendes

Air Caraïbes et Aerogestion ont sollicité une procédure de transaction, ce qui signifie qu'elles ne contestent pas les faits. L'Autorité de la concurrence les a donc sanctionnées chacune d'une amende. Air Caraïbes, et solidairement ses sociétés mères, les groupes Dubreuil et Dubreuil Aéro, vont devoir verser 13 millions d'euros, tandis qu'Aérogestion devra s'acquitter de 70.000 euros.

« Air Caraïbes prend acte de la décision de l'Autorité de la concurrence publiée ce jour et qui est relative à des faits anciens concernant uniquement le réseau régional antillais. Nous analysons cette décision avec nos conseils afin d'envisager d'éventuelles suites à donner », a déclaré la compagnie à La Tribune, gardant ainsi la possibilité de déposer un recours. Également sollicité, Marc Rochet n'a pas souhaité faire de commentaire. La capacité contributive de la Caire, en liquidation judiciaire, et de sa société mère Guyane Aéroinvest, étant jugée nulle, l'autorité a décidé de reporter la sanction de 1,5 million d'euros sur leur société mère K Finance.

## **Les petits aéroports français distancés dans la course européenne à la compétitivité**

### ***Les Echos – 4 décembre 2024***

Une étude comparative des « coûts de touchée » des aéroports, réalisée par la DGAC, met en lumière le manque de compétitivité des petits aéroports français face à leurs concurrents européens, notamment du fait du poids de la fiscalité.

L'ambiance n'était clairement pas à la fête ce mardi, au congrès de l'Union des aéroports français. L'un après l'autre, les différents intervenants ont brossé un sombre tableau d'aéroports à la traîne de la reprise du trafic aérien mondial, à la compétitivité en berne et à l'avenir incertain pour les plus modestes d'entre eux.

« L'heure est grave, a déclaré d'emblée, Nicolas Notebeart, le président de Vinci Airports. Sur les 14 pays dans lesquels nous opérons, la France est au 13e rang de la reprise d'activité », a-t-il indiqué, en pointant du doigt une régulation peu propice au développement du trafic, une taxation toujours plus lourde et un Etat au rôle incertain.

Un constat partagé par le président de l'UAF, Thomas Juin. « En 2024, le trafic des aéroports français n'aura toujours pas retrouvé son niveau d'avant crise, a-t-il souligné. Nous alertons depuis plusieurs années sur la détérioration de la compétitivité des aéroports français. Le projet de loi de finances 2025 est le coup de grâce. Les compagnies aériennes n'ont que l'embarras du choix pour aller positionner leurs avions ailleurs ».

Des « coûts de touchée » dans la moyenne

Outre le fait que le projet de budget semble condamné avec la chute probable du gouvernement Barnier, un rapport de la Direction générale de l'aviation civile aurait pourtant pu atténuer un peu les craintes pour la compétitivité des aéroports français. Réalisé chaque année, ce rapport compare les « coûts de touchée » de 33 aéroports français avec ceux d'une

centaine d'aéroports dans 21 pays de l'espace aérien européen pour le même type d'avion (un Airbus A320). Ces coûts de touchée sont l'ensemble des taxes et redevances payées par une compagnie aérienne pour l'utilisation d'un aéroport.

Or, contrairement à ce qu'on pourrait croire, les aéroports français ne sont pas les plus chers d'Europe. Avec un coût de touchée moyen de 33 euros par passager en 2023, ils restent même compétitifs comparé aux Pays-Bas (67,8 euros), au Royaume-Uni (57 euros), à l'Allemagne (50,1 euros), l'Autriche (50,5 euros) et la Suisse (41,3 euros). Les aéroports français restent même sous la moyenne du panel européen (38,1 euros). Même en y ajoutant l'augmentation de la taxe de solidarité prévue pour 2025, les aéroports français ne seraient toujours pas les plus chers.

Le poids record des taxes françaises

Cependant, la France est aussi le seul pays où les taxes sont majoritaires dans les coûts de touchée. Elles en représentent déjà 58 % ! Si le coût reste compétitif, c'est donc grâce aux efforts des aéroports. Mais le niveau de productivité de ces aéroports est aussi très variable. Si les aéroports parisiens et les grands régionaux s'en sortent plutôt bien face à leurs homologues européens, malgré d'importants écarts, les plus petits, de moins de 1 million de passagers par an, sont globalement plus chers que la moyenne européenne. Un sérieux problème pour des aéroports qui vivent essentiellement du trafic des compagnies à bas coûts. Ceux-là risquent d'être les premières victimes d'une hausse de la fiscalité, qui pousserait les compagnies low cost à positionner leurs avions ailleurs.

Le risque est d'autant plus grand que, contrairement aux pays dont les coûts de touchée sont les plus élevés, comme l'Allemagne et le Royaume-Uni, la France est davantage une destination touristique qu'un pays émetteur de touristes. Elle doit donc se comparer aux autres grandes destinations touristiques européennes, que sont l'Espagne, l'Italie, la Grèce ou le Portugal, avec lesquelles elle est en concurrence du point de vue du touriste allemand ou britannique.

Or il n'y a pas photo. Comparés aux aéroports des pays d'Europe du Sud, les aéroports français sont nettement plus chers. Avec l'Espagne, l'écart atteint ainsi 36 % (12,1 euros). De quoi expliquer pourquoi le trafic aérien espagnol est déjà supérieur de 11,6 % au niveau d'avant-Covid, quand celui des aéroports français est encore inférieur de 3,2 %.

### **Censure : les compagnies vont-elles devoir rembourser la taxe de solidarité ?**

***tourmag.com – 5 décembre 2024***

Ce mercredi 4 décembre, l'Assemblée nationale a voté en faveur de la motion de censure qui entraîne de facto la démission du gouvernement. Dans ce contexte, le Projet de Loi de Finances 2025 (PLF 25) qui prévoit le triplement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite Chirac sera - c'est l'hypothèse la plus probable - abandonnée. Les compagnies aériennes vont ainsi devoir rembourser les clients, après avoir appliqué le nouveau barème avec anticipation.

C'était une journée décisive pour l'exécutif en place.

Bien que Michel Barnier ait déclaré croire possible que "que son gouvernement ne soit pas censuré", rejetant la responsabilité sur les députés, les élus ont en décidé autrement.

Après l'utilisation du 49.3, par le Premier ministre, deux motions de censure ont été déposées. Les députés se sont exprimés en faveur de la démission du gouvernement.

Une procédure qui plonge notre pays dans une grave crise politique et qui génèrera des conséquences importantes sur le tourisme.

En faisant tomber le Premier ministre et ses équipes, la motion de censure provoque la suspension des travaux du Sénat comme l'explique Les Echos.

L'hypothèse la plus probable serait alors que le texte sur le Projet de Loi de Finances 2025,, soit retiré. "Le projet de budget tomberait aux oubliettes et une « loi spéciale » serait votée par le Parlement, pour reconduire le budget 2024 l'an prochain" explique le quotidien économique.

Rappelez-vous, fin octobre, Air France avait ouvert la brèche, en appliquant pour la 1ère fois une hausse de taxe... non votée par les chambres parlementaires.

Les compagnies aériennes emmenées par la FNAM avaient alors promis de rembourser les clients si le projet venait à avorter.

Air France - KLM l'a aussi, à nouveau confirmé à TourMaG : "nous avons toujours indiqué qu'en cas de modification du barème ou d'abandon du projet d'augmentation de la TSBA, ces sommes seraient remboursées".

Reste que parmi les agents de voyages et les tour-opérateurs, certains prédisent un certain "foutoir".

Taxe de solidarité : les pros anticipent un sacré bazar pour les remboursements  
Il faut dire que les compagnies ont mal habitué les professionnels et les voyageurs, ces dernières années.

"Nous allons être coincés entre les procédures des compagnies aériennes et les demandes des clients," peste un professionnel anticipant de grandes difficultés pour recouvrer les sommes avancées par ses clients.

Durant la crise sanitaire, bien que dans l'obligation de rembourser, les transporteurs n'avaient donné signe de vie à personne préférant se faire oublier et conserver un minimum de trésorerie.

D'une façon générale, les remboursements sont toujours problématiques "c'est le parcours du combattant, puis qui va s'embêter pour 5 euros ?" questionne un autre acteur.

D'ailleurs plusieurs observateurs ont acté que les compagnies ne rembourseront pas ou... à leur manière, les sommes perçues.

"Il est évident que les airlines ne vont rien rembourser.

Tout comme, il n'est pas clair de savoir si elles vont ou pas l'enlever la taxe des systèmes. In fine, nous suivons tout cela comme des spectateurs," nous indique un spécialiste de la distribution aérienne.

Pour un de ses concurrents, le constat est le même : les clients ne reverront sans doute jamais tout ou partie de l'augmentation déjà collectée.

Taxe de solidarité : "ils n'ont pas le choix que d'être réglo"

"Ils sont obligés de rembourser le trop-perçu, sous peine de se retrouver avec les associations de consommateurs sur le dos.

Ils se sont mis dans une position infernale, en percevant une taxe qui n'existe pas, donc ils n'ont pas le choix que d'être réglo, personne ne doit s'inquiéter," nous confie de son côté René-Marc Chikli, le président du SETO.

Quant aux Entreprises du Voyage, le temps n'est pas encore de monter au créneau. Le syndicat souhaite attendre le résultat du vote de l'Assemblée nationale avant d'émettre des consignes pour accompagner ses adhérents.

Dans le secteur du business travel beaucoup plus au fait des problématiques aériennes, la position du patron d'Amplitudes rejoint celle de René-Marc Chikli, à quelques nuances près.

"La plupart des clients, entreprises, les acheteurs, les grands comptes sont au courant de cette hausse de taxe et nous ont questionnés sur le sujet.

Il va falloir rembourser, mais pour l'instant je ne sais pas du tout comment vont procéder les compagnies aériennes. Nous attendons qu'elles nous informent.

Une chose est sûre c'est qu'il y aura du boulot supplémentaire. Il va falloir flécher tout ça, contrôler et expliquer à nos clients.

Nos backoffices ne sont pas forcément paramétrés pour cela, le motif de remboursement d'une taxe n'existe pas chez nous. Il va falloir savoir quel niveau d'automatisation nous allons avoir pour effectuer ces remboursements.

Les compagnies vont a priori rembourser billet par billet afin que nous puissions faire suivre l'information à nos clients," détaille Jose Martinez qui émet ces hypothèses.

Taxe de solidarité : l'UFC Que Choisir ne prévoit aucune action

Pour le patron de la FNAM, aucun doute n'est permis, les compagnies rembourseront !

"Nous allons prendre des décisions vendredi, car je souhaite agir de façon coordonnée avec l'ensemble des entreprises.

Nous n'allons pas continuer à appliquer une hausse, nous allons devoir rembourser les passagers, nous nous y sommes engagés. Que le remboursement soit problématique ou pas, nous avons pris l'engagement, donc ce n'est pas discutable.

Nous ne ferons aucun obstacle," nous a partagé Pascal de Izaguirre en fin de journée.

L'UFC Que Choisir que nous avons contactée, nous a affirmé qu'aucune action ne serait engagée contre les sociétés ayant appliqué cette augmentation, avant même sa promulgation.

L'association a bien publié un article ce jour, sur le cas d'Air France, mais ne semble pas trop s'inquiéter du sujet.

Il ne stipule en rien la question de la légalité du procédé, ni la façon de récupérer l'argent.

"Que deviendra cet argent collecté par avance pour l'État, en dehors de toute réglementation, si le montant de la taxe est revu à la baisse ou même si la loi de finances 2025 n'était pas votée ?," questionne seulement le journaliste.

De l'aveu même d'Emmanuel Llop, la situation est inédite.

En 35 ans de carrière, l'avocate n'avait jamais vu une entreprise appliquer un texte encore non voté.

Elle nous avait précisé que la loi n'est jamais rétroactive, sauf si elle le décide elle-même. Ainsi, quand un billet est émis, il ne peut pas être modifié !

Les professionnels du tourisme se préparent donc à un certain chaos. Un dirigeant d'une compagnie française va aussi dans ce sens.

"Je ne sais pas réellement comment ça va être géré par les équipes des transporteurs. Ça va être lourd à gérer pour seulement quelques euros. Ce sera sans doute plus facile à faire en BtoB qu'en BtoC," conclut-il.

Après le soulagement de ne pas voir les prix augmenter, les agents vont entrer dans une nouvelle phase qui s'annonce assez chaotique.

La plus grande vigilance devra être observée dans les prochaines semaines, alors qu'Emmanuel Macron aurait prévu, selon certaines rumeurs, une nomination rapide d'un futur 1er Premier ministre.

Celui-ci pourrait reprendre la précédente copie et conserver certaines parties du texte ou alors le jeter à la poubelle, l'option la plus probable au regard du vote de ce jour.

## **Grève 5 décembre : vols annulés à Paris, Marseille et Toulouse**

### ***tourmag.com – 4 décembre 2024***

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a demandé aux compagnies aériennes de réduire leur programme de vols en raison de la grève jeudi 5 décembre. En conséquence des vols seront annulés dans les aéroports de Paris, Marseille et Toulouse.

Un préavis de grève nationale interprofessionnelle dans l'ensemble de la fonction publique a été déposé par plusieurs organisations syndicales couvrant notamment la journée du jeudi 5 décembre 2024, en France métropolitaine et outre-mer.

Dans ce cadre, le trafic sera perturbé dans plusieurs aéroports français.

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) appliquera "les dispositions du service minimum dans les centres en route de la navigation aérienne (CRNA) et dans certains services de navigation aérienne des aéroports, où les dispositions réglementaires le permettent."

Grève 5 décembre : vols annulés à Paris, Marseille et Toulouse à la demande de la DGAC  
La DGAC a ainsi demandé aux compagnies aériennes de réduire leur programme de vols pour la journée du jeudi 5 décembre 2024 de :

- 10% sur l'aéroport de Paris-Charles-De Gaulle entre 06H00 à 12H00 ;
- 25% sur l'aéroport de Paris-Orly à partir de 18H00 ;
- 50% sur l'aéroport de Marseille à partir de 18H00 ;
- 20% sur l'aéroport de Toulouse pour la journée.

En dépit de ces mesures préventives, des perturbations et des retards sont néanmoins à prévoir

Grève : quels droits pour les voyageurs en cas de vol annulé ?

Quels sont les droits des passagers lorsque le vol est annulé à cause d'une grève ? Voici les précisions apportées par le Centre Européen des Consommateurs (CEC) France.

La grève n'est généralement pas considérée comme une circonstance exceptionnelle.

Ainsi, si une compagnie aérienne annule des vols suite à une grève de son personnel, elle devra proposer soit le remboursement du billet dans un délai de 7 jours, soit proposer un autre vol vers la destination finale dans des conditions de transport comparables.

Si l'annulation intervient moins de deux semaines avant la date du voyage, une indemnisation comprise entre 250€ et 600 € selon la distance du vol pourra être demandée.

En revanche, une grève du personnel de l'aéroport, des contrôleurs aériens ou des agents de sûreté par exemple, est considérée comme un fait extérieur à la compagnie aérienne, qu'elle ne maîtrise pas.

Les annulations de vols qui en découlent ne seront donc, en principe, pas indemnisées, précise le CEC.

A noter qu'en cas de réservation via une plateforme, cette dernière doit informer les passagers de l'annulation de leur vol et des éventuelles propositions de la compagnie aérienne.

Elle doit également communiquer les demandes des clients à la compagnie aérienne. Mais elle n'a aucune obligation de prendre en charge leur réacheminement ou de rembourser le prix du billet d'avion.

## **Saudia signe un protocole d'accord MRO avec Air France-KLM**

***air-journal.com – 5 décembre 2024***

Saudia, la compagnie aérienne nationale de l'Arabie saoudite, a signé un protocole d'accord avec Air France-KLM visant à étendre et à localiser de manière significative ses capacités de maintenance, de réparation et de révision (MRO).

Ce partenariat stratégique, signé en présence notamment du président de la République française Emmanuel Macron, en visite dans le Royaume, marque « une étape cruciale dans l'amélioration des opérations techniques de Saudia au sein du Royaume et souligne l'engagement des deux parties à favoriser des liens plus forts et une croissance mutuelle dans le secteur de l'aviation », affirme Saudia Airlines.

Le protocole d'accord prévoit que Saudia gère l'assemblage et le démontage des modules des moteurs GE90, qui sont utilisés sur les avions Boeing 777. Saudia confiera à Air France-KLM au moins 50 % des commandes de moteurs GE90 en échange de la localisation du processus. L'accord prévoit également la création d'une coentreprise pour les moteurs GEnx, utilisés sur les Boeing 787. Cela s'ajoute aux capacités de maintenance et de réparation locales de premier plan de Saudia, notamment l'entretien des moteurs CFM LEAP-1A utilisés sur les appareils de la famille Airbus A320neo.



Sur le plan commercial, la collaboration se concentre sur l'amélioration de l'accord de partage de codes entre Saudia et Air France-KLM, tous deux membres de SkyTeam. Cela comprend l'élargissement du partage de codes réciproque sur un plus large éventail de lignes nationales et internationales, augmentant la connectivité et la fréquence. L'accord soutient également les efforts de Saudia pour optimiser ses opérations à l'aéroport Paris Charles de Gaulle, améliorant l'efficacité et l'expérience des clients.

En mai dernier, le groupe Saudia a signé une commande ferme portant sur 105 avions supplémentaires de la famille A320neo, livrables entre 2026 et 2030. L'Arabie saoudite a opté pour une ambition touristique qui vise plus de 150 millions de touristes d'ici 2032.

« Saudia est un partenaire historique d'Air France-KLM et, dans le contexte du développement rapide de l'Arabie saoudite, nous voyons un intérêt mutuel à étendre notre coopération commerciale et à mettre en commun nos expertises, notamment dans l'activité stratégique de MRO », a affirmé Benjamin Smith, PDG d'Air France-KLM. « Air France-KLM Engineering and Maintenance est déjà un leader dans le domaine et une coopération plus poussée avec Saudia ouvrira de nouvelles opportunités dans le pays et dans la région. »

Cet accord s'inscrit dans le cadre « des efforts continus de Saudia pour améliorer le contenu local, soulignant l'engagement du groupe Saudia à favoriser les talents et les capacités locales dans l'industrie aéronautique et s'alignant parfaitement sur les objectifs de Saudi Vision 2030 pour favoriser une économie nationale prospère », commente de son côté Saudia.

## **Google Cloud signe avec Air France-KLM pour transformer sa stratégie data et d'IA générative**

*air-journal.fr – 4 décembre 2024*

Air France-KLM entend accroître la valeur de ses données et préparer son IA et son IA générative, avec les technologies et l'expertise de Google Cloud en matière de data, d'analyse et d'IA.

Google Cloud a annoncé aujourd'hui une collaboration stratégique avec Air France-KLM, qui permet au groupe de tirer pleinement parti de la puissance de ses technologies d'analyse, de valorisation de la donnée et d'IA générative. Objectif: accélérer sa stratégie centrée sur la data et le multicloud, stimuler l'innovation et réimaginer l'avenir du transport aérien.

Grâce à la valorisation de ses données et à sa stratégie d'IA et d'IA générative, Air France-KLM entend améliorer l'expérience de voyage et la satisfaction de ses clients avec des offres plus personnalisées, optimiser ses opérations au sol et dans les airs, démocratiser en interne l'utilisation des technologies de data et d'IA générative, et favoriser l'innovation au sein du groupe et avec ses employés.

Avec trois grandes compagnies aériennes, 551 avions en exploitation et 93 millions de passagers transportés en 2023, Air France-KLM opère des vols commerciaux et de fret et fournit des services d'ingénierie et de maintenance à d'autres acteurs du transport aérien, générant ainsi un volume de données considérable. Engagé dans une transformation majeure de ses trois centres de données historiques et déplaçant ainsi ses applications vers le cloud, Air France-KLM entend s'appuyer sur les technologies de data et d'analyse de Google Cloud,

notamment BigQuery, pour augmenter la connaissance et la valorisation de ses données, à travers une stratégie multicloud.

En s'appuyant sur l'engagement de Google Cloud en matière de sécurité et de confidentialité, Air France-KLM conservera la pleine propriété et le contrôle de ses données et améliorera les délais de commercialisation, l'innovation et la réduction de la latence de traitement des données pour mieux servir ses entités dans leur développement digital.

A travers ce processus, le groupe entend développer sa connaissance des préférences, comportements et habitudes de voyage de ses passagers afin de proposer des options et des services de voyage revisités, et être en mesure d'améliorer les opérations en vol et dans les aéroports avec une efficacité accrue, faisant déjà passer le temps d'analyse des données de maintenance prédictive de plusieurs heures à quelques minutes, et un impact environnemental réduit.

Aide aux agents et gestion commerciale facilitée grâce à l'automatisation des documentations, maintenance plus facile et plus efficace des avions : tels sont les premiers cas d'IA générative explorés par le groupe, que de nouveaux développements viendront compléter, avec des finalités aussi bien internes qu'externes.

En construisant un data lake commun, conjoint et unique, Air France-KLM s'appuiera également sur l'expertise et les outils d'IA générative de Google Cloud pour accélérer sa stratégie pionnière d'IA avec une instance cloud sécurisée et dédiée au groupe. Cette instance d'IA générative bénéficiera des capacités multimodales, d'une approche multicloud flexible et d'une latence ultra-faible. « Notre collaboration avec Google Cloud est une avancée significative dans notre stratégie autour de la donnée », a déclaré Pierre-Olivier Bandet, Vice-Président Exécutif et DSI du groupe Air France-KLM. « En tirant parti des technologies data de pointe de Google Cloud et avec une véritable approche de partenariat, nous entendons accélérer nos capacités d'innovation en gardant à l'esprit la sécurité et, grâce à l'IA générative, construire l'avenir du voyage.»

Au-delà de la technologie, Google Cloud proposera des sessions de formation et d'accompagnement aux équipes d'Air France-KLM, favorisant ainsi une culture de démocratisation de la data. Couvrant la science et l'ingénierie des données, la sécurité, l'infrastructure et l'IA générative, ces sessions revêtiront différents formats, depuis le hackathon jusqu'aux modules en ligne, en passant par les formations en présentiel. Les équipes produits d'Air France-KLM, déjà reconnues pour leur expertise, atteindront ainsi de nouveaux niveaux de compétences en technologies cloud et data, pour mieux valoriser les données et faciliter ainsi la prise de décision et l'innovation.

« Les compagnies aériennes génèrent des quantités considérables de données, dont une grande partie peut s'avérer extrêmement précieuse pour contribuer à accroître les informations opérationnelles, à créer de meilleures expériences client et, grâce à la puissance de l'IA générative, à créer des offres et services entièrement nouveaux. Nous sommes fiers d'accompagner Air France-KLM dans le développement de son innovation et d'aider le groupe à définir l'avenir du secteur aérien », a déclaré Matt Renner, président du Global Revenue chez Google Cloud.

## **Volotea : un nouvel A320 et 5 nouvelles routes à Bordeaux, dont Marseille, Malte, l'Italie...**

***air-journal.fr – 4 décembre 2024***

Volotea, la compagnie aérienne des capitales régionales européennes, annonce un plan ambitieux pour 2025 au départ de sa base bordelaise, avec notamment l'arrivée d'un nouvel A320 (3 au total), 5 nouvelles routes et une offre historique de 1,2 million de sièges en 2025.

Depuis le départ de la low cost Ryanair de sa base bordelaise le mois dernier, Volotea, bien que présente depuis 11 ans sur cette plateforme, compte bien en profiter et y étendre sa présence. Volotea propose ainsi 8 nouvelles destinations en 2025 et offre désormais un réseau élargi à 35 destinations dans 8 pays (Espagne, Algérie, Croatie, France, Grèce, Italie, Maroc et Malte). La compagnie annonce 5 nouvelles routes permettant de s'envoler vers de nouvelles villes européennes et françaises :

Marseille : les Bordelais auront l'occasion de s'envoler vers la Cité Phocéenne à partir du 30 mai, quatre fois par semaine les lundis, jeudis, vendredis et dimanches.

Malte : l'archipel méditerranéen sera disponible à partir du 30 mai. Cette nouvelle route sera connectée deux fois par semaine, les lundis et vendredis.

Bari : à partir du 31 mai et à raison de 2 vols par semaine les mardis et samedis, les passagers pourront prévoir une escapade italienne dans l'incontournable région des Pouilles.

Alicante : l'Andalousie sera accessible depuis Bordeaux à partir du 31 mai et à raison de 3 vols par semaine en période estivale les mardis, jeudis et samedis, et 2 vols par semaine le reste de l'année les jeudis et samedis.

Alghero : à partir du 4 juillet, et à raison de 2 vols par semaine les lundis et vendredis, Volotea offre aux passagers la possibilité de passer un séjour dépaysant sur les plages paradisiaques de la Sardaigne.

Ces nouvelles destinations, d'ores et déjà disponibles sur le site de Volotea, viennent compléter les récentes ouvertures (annoncées en octobre dernier) vers Barcelone, Minorque, et Charleroi, confirmant, selon la compagnie aérienne, « l'engagement de Volotea à répondre aux attentes des voyageurs girondins et d'accroître la connectivité du territoire ».

À partir de mai 2025, Volotea accueillera un nouvel Airbus A320 sur sa base bordelaise, renforçant ainsi son rôle de deuxième plus grande compagnie de l'Aéroport de Bordeaux en termes de capacité. Avec une flotte qui comptera désormais 3 avions, la compagnie proposera une capacité annuelle record de 1,2 million de sièges, soit une augmentation de +38 % par rapport à cette année et de +71 % par rapport à 2019. Ce nouvel appareil permettra également la création de 30 emplois directs, portant le total à 110 employés, ainsi que près de 630 emplois indirects, illustrant l'impact économique et social majeur de Volotea dans la région.

« Nous sommes très heureux d'annoncer l'ouverture de 5 nouvelles routes et l'arrivée d'un nouvel Airbus A320. Volotea ne se contente pas d'élargir son réseau : nous affirmons notre rôle de leader à Bordeaux, en devenant la compagnie proposant le plus grand nombre de destinations. Nous renforçons notre engagement à connecter les Bordelais à la France et à l'Europe, tout en soutenant activement l'économie locale avec la création de dizaines d'emplois directs et indirects. Volotea n'est pas seulement une compagnie aérienne, c'est un acteur moteur du dynamisme régional et un partenaire de confiance pour les passagers et la communauté girondine. Ce développement n'aurait pas été possible sans le soutien

indéfectible de l'Aéroport de Bordeaux et de ses équipes avec qui nous collaborons depuis plus de 10 ans dans un esprit de confiance et de partenariat. Ensemble, nous contribuons activement à faire rayonner la région et à en soutenir la vitalité locale », précise Gilles Gosselin, Responsable France de Volotea.

La compagnie consolide sa présence en France, son premier marché, cette année avec une offre historique de près de 7,5 millions de sièges en 2024 qui devrait augmenter de près de 8 % d'ici à 2025 pour dépasser les 8 millions de sièges. L'ouverture de nouvelles routes vient renforcer la connectivité des territoires où elle est implantée et atteint aujourd'hui plus de 270 liaisons en France (+100 depuis 2019), dont 50 % sont sans concurrence.

## **Aéronautique : Safran livrera plus de moteurs Leap en 2025**

### ***Les Echos – 5 décembre 2024***

Après avoir revu plusieurs fois à la baisse ses livraisons de son moteur d'avion de nouvelle génération en 2024, le groupe d'aéronautique et de défense prévoit une augmentation de la cadence l'année prochaine. Des prévisions décevantes pour les investisseurs.

L'horizon semble s'éclaircir pour les moteurs d'avion de nouvelle génération (modèle LEAP) de Safran. Le motoriste et équipementier aéronautique français envisage une « hausse de 15 % à 20 % » de livraisons de Leap par rapport à 2024 », selon un communiqué publié à l'occasion de sa journée investisseurs.

En octobre, Safran avait révisé à la baisse les prévisions de livraisons de Leap en 2024, lors de la publication de ses résultats trimestriels. Affecté par les difficultés touchant sa chaîne de fournisseurs, le motoriste et équipementier aéronautique français prévoit désormais cette année une baisse de 10 % des livraisons de Leap, qui équipe la totalité des Boeing 737 MAX et environ 60 % des Airbus A320neo, alors qu'il tablait auparavant sur une hausse de 0 % à 5 %.

Cette situation, entre autres, a poussé Safran à revoir également à la baisse les prévisions de son chiffre d'affaires pour 2024 à 27,1 milliards d'euros contre 27,4 milliards précédemment, malgré une croissance soutenue depuis le début de l'année. Ces perspectives pour 2024 « sont confirmées », indique le groupe ce jeudi.

« Une nouvelle période de croissance rentable »

En 2025, Safran prévoit d'atteindre une croissance du chiffre d'affaires d'environ 10 % ainsi qu'un bénéfice opérationnel courant entre 4,7 et 4,8 milliards d'euros à périmètre constant, c'est-à-dire en excluant l'acquisition envisagée des activités d'actionnement et de commandes de vol de Collins Aerospace. A horizon 2028, il table sur une croissance annuelle moyenne comprise entre 7 % et 9 % à horizon de 2028. Après l'annonce de ces perspectives, l'action perdait plus de 5 % à l'ouverture de la Bourse.

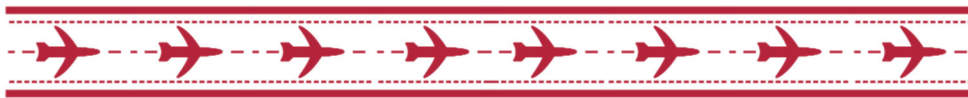
Le groupe, qui tient aujourd'hui une journée investisseurs, s'attend également à un cash-flow libre entre 2,8 et 3 milliards d'euros l'année prochaine, une prévision incluant l'impact estimé de 320 à 340 milliards de la majoration de l'impôt sur les sociétés en France et en fonction du calendrier de paiement de certains acomptes et du rythme de paiement des clients étatiques.

« Grâce à ses positions de premier plan sur les marchés très porteurs de l'aéronautique civile et de la défense, et à ses technologies et services de pointe, Safran est particulièrement bien

placé pour une nouvelle période de croissance rentable », estime le directeur général de Safran Olivier Andriès, cité dans le communiqué.

L'ambition financière à horizon 2028 « reflète notre confiance dans la capacité à créer durablement de la valeur, portée par la montée en cadence des marchés de première monte et des activités de maintenance, réparation et révision (MRO), par la transition fluide des activités de services entre les moteurs CFM56 et Leap, et par la trajectoire de croissance rentable des activités Equipements & Défense et Aircraft Interiors », ajoute-t-il.

Le groupe prévoit également le versement d'un dividende à hauteur de 40 % du résultat net et rachats d'actions en vue de leur annulation, pour une valeur de 5 milliards d'euros entre 2025 et 2028.



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