

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 6 décembre 2024 :

- **Budget 2025 : les compagnies aériennes vont devoir rembourser le trop-perçu de taxe**
- **KLM exhorte le gouvernement à revoir le plafond des vols à Amsterdam-Schiphol**
- **Corsair confirme son redressement avec ses premiers bénéfices depuis 2018**
- **Trafic passagers IATA : une croissance « solide » qui se poursuit en octobre 2024**
- **Air Caraïbes et Air Antilles lourdement sanctionnées par l'Autorité de la concurrence pour entente illégale**
- **La demande de fret aérien augmente de 9,8 % en octobre selon l'IATA**
- **Air France-KLM accélère son basculement vers le cloud**

Budget 2025 : les compagnies aériennes vont devoir rembourser le trop-perçu de taxe

LesEchos - 5 décembre 2024

La chute du gouvernement et le rejet probable du projet de loi de finance 2025 auront pour conséquence l'annulation des hausses de taxes prévues, dont celle sur les billets d'avion que de nombreuses compagnies, comme Air France, avaient anticipée.

La chute du gouvernement Barnier aura au moins une conséquence positive pour les passagers ayant acheté un billet d'avion au départ de la France pour 2025. Les compagnies aériennes qui, comme Air France, avaient anticipé l'augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) prévue en 2025 vont devoir leur rembourser du trop-perçu.

Avec la censure du gouvernement, toutes les dispositions fiscales inscrites dans le projet de loi de finance 2025 devraient ainsi être mises sur pause pour une durée encore incertaine, le scénario le plus probable étant que le Parlement vote une loi d'urgence reconduisant le budget 2024, dans l'attente d'un nouveau gouvernement. Il faudra sans doute attendre un nouveau projet de loi de finance rectificative, début 2025, pour que ces dispositions nouvelles puissent éventuellement refaire surface.

De quoi compliquer sérieusement les prévisions budgétaires des entreprises. A lui seul, le triplement de la TSBA devait se traduire par un milliard d'euros de prélèvements supplémentaires sur le transport aérien, dont 280 millions pour le groupe Air France. Chaque semaine qui passe sans cette mesure serait donc autant d'argent économisé pour les compagnies et leurs clients. Mais il est à craindre que cette surtaxe réapparaisse en cours d'année. Il serait même possible que l'augmentation, qui avait été fortement atténuée par des amendements au Sénat, soit plus importante que prévu, afin de compenser le manque à gagner du début de l'année.

Les crédits d'impôts dans les limbes

Même incertitude pour l'une des mesures les plus décriées du budget 2025 : le relèvement pour deux ans du taux d'imposition des bénéficiaires des grandes entreprises de plus d'un milliard d'euros de chiffre d'affaires. Si Air France-KLM et les autres compagnies aériennes françaises étaient susceptibles d'échapper à cette ponction supplémentaire, les grands noms de l'aéronautique étaient clairement dans le collimateur.

Safran avait ainsi estimé ce supplément d'impôt à 500 millions d'euros sur la période 2025-2026, dont plus de 300 millions rien qu'en 2025, avec un taux d'imposition qui serait passé de 25 % à 36 %. En l'état actuel des choses, son taux d'imposition ne bougera pas. Mais là encore, le répit n'est peut-être que provisoire. Face à cette incertitude, le groupe n'a pas modifié ses prévisions financières dans l'immédiat, mais il pourrait avoir à le faire lors de la présentation des résultats 2024, en février.

D'autant que d'autres mesures susceptibles d'affecter le budget 2025 des entreprises à la hausse ou à la baisse, sont également en suspens. Parfois pour le mieux, comme la baisse du crédit d'impôt recherche et la réduction des exonérations de charges sur les bas salaires qui étaient autant de pierres dans le jardin des industriels.

Mais c'est aussi le cas des rares mesures favorables aux entreprises. Les compagnies aériennes se réjouissaient notamment de l'instauration d'un crédit d'impôt sur les achats de carburant d'aviation durable, qui devait représenter une ristourne fiscale d'environ 50 millions d'euros en 2025, essentiellement pour le groupe Air France. La mesure n'entrera pas en vigueur au 1er janvier. Pas plus que la suppression annoncée de la taxe Tiruvert, qui renchérit le prix des carburants d'aviation durables en France. Et rien ne garantit, là encore, que ces dispositions, issues d'amendements, seront reprises dans une loi de finances rectificative.

KLM exhorte le gouvernement à revoir le plafond des vols à Amsterdam-Schiphol

Air Journal – 5 décembre 2024

KLM a exhorté jeudi le gouvernement à repenser son approche de la lutte contre la pollution sonore à l'aéroport Schiphol d'Amsterdam, l'un des principaux hubs européens, affirmant qu'il devrait promouvoir des avions plus silencieux plutôt que de réduire les vols.

Le gouvernement devrait annoncer ce mois-ci un nouveau plafond de vols pour Schiphol, après avoir indiqué en septembre qu'il autoriserait probablement 475 000 à 485 000 vols par an, contre le plafond actuel de 500 000. Mais KLM, plus grande compagnie aérienne de Schiphol, a déclaré que la réduction du bruit serait mieux réalisée en s'assurant que les compagnies aériennes remplacent les avions bruyants par des plus récents.

« Votre ministère semble s'orienter vers la réduction, alors que ce n'est pas nécessaire pour atteindre l'objectif de bruit », a déclaré le PDG de KLM, Marjan Rintel, dans une lettre ouverte adressée au ministre des Infrastructures, Barry Madlener, publiée jeudi. Car selon les projections, le trafic aérien, à destination et en provenance de Schiphol, doit à l'avenir générer 20 % de nuisances sonores en moins qu'aujourd'hui. Pour y parvenir, il faut réduire le nombre de vols, estime le gouvernement.

Mais KLM affirme que le gouvernement n'a pas utilisé une bonne méthode de calcul pour déterminer exactement le nombre de vols qui devraient être impliqués. Selon la compagnie aérienne, le gouvernement n'a pas suffisamment pris en compte les mesures prises précédemment par KLM tels que les effets de l'utilisation d'avions plus récents. En outre, KLM a déjà ajusté les tarifs des avions bruyants et plus silencieux à Schiphol. Surtout, le gouvernement n'aurait pas corrigé une « erreur de calcul évidente » dans son modèle. Pour rappel, en juillet dernier, la Cour suprême des Pays-Bas avait déclaré que le gouvernement du pays devait suivre une procédure spéciale selon les règles européennes et ne pouvait pas décider de simplement réduire le nombre de vols à l'aéroport de Schiphol.

La partenaire néerlandaise d'Air France craint que cette contraction n'entraîne des mesures de rétorsion de la part d'autres pays, notamment des États-Unis. Le gouvernement américain avait déjà menacé de prendre des mesures contre KLM l'année dernière, le ministère des Transports américain (DOT) estimant que les réductions de vols du gouvernement néerlandais à l'aéroport d'Amsterdam Schiphol (AMS) étaient anticoncurrentielles et en violation de l'accord de ciel ouvert entre les États-Unis et l'Union européenne. Plusieurs compagnies aériennes américaines, dont JetBlue s'étaient également plaintes du projet de rétrécissement de l'activité à Schiphol. Le ministre de l'Infrastructure de l'époque, Mark Harbers, avait donc retiré une partie de ses projets en novembre 2023.

Corsair confirme son redressement avec ses premiers bénéfices depuis 2018

Les Echos – 5 décembre 2024

La compagnie a généré un bénéfice net de 1,1 million sur l'exercice 2023-2024, pour un chiffre d'affaires de 701 millions, en hausse de 9 %. Un résultat qui tombe à pic pour convaincre Bruxelles de valider son plan de sauvetage avec des aides d'Etat.

Corsair revient de loin, mais est-elle en passe de gagner son pari ? Pour la première fois depuis 2018, la deuxième compagnie long-courrier française a généré des bénéfices cette année. L'exercice 2023-2024, clos le 30 septembre, s'est soldé par un résultat d'exploitation positif de 3 millions d'euros et un bénéfice net de 1,1 million d'euros, pour un chiffre d'affaires de 701 millions, en hausse de 9 %.

Pas que quoi sabler le champagne, direz-vous. Néanmoins, ce retour aux bénéfices constitue un beau redressement comparé aux 37,1 millions de pertes de l'exercice précédent et aux 332 millions de pertes cumulées depuis 2020. Surtout, il tombe à pic, au moment où la Commission européenne s'apprête à statuer sur les aides d'Etat apportées à Corsair et la viabilité de son plan de restructuration.

Les premiers fruits de trois ans de travail

« Nous commençons à recueillir les fruits du travail accomplis durant ces trois dernières années », souligne le PDG de Corsair, Pascal de Izaguirre. Et ce, malgré une mauvaise saison d'été et d'importants surcoûts liés à des retards de livraisons d'avion, qui nous ont fait perdre plusieurs millions d'euros ».

En trois ans, alors que certains la voyaient déjà dans la tombe, Corsair a non seulement réussi à augmenter son chiffre d'affaires de 40 %, avec 1,4 million de passagers l'an dernier. Mais elle a également réussi à renouveler la totalité de sa flotte, en troquant quatre Airbus A330 d'occasion et trois vieux Boeing 747 à bout de souffle, pour huit et bientôt neuf Airbus A330 Neo de dernière génération flambant neufs.

De quoi réduire fortement les coûts d'exploitation. « Le fait d'exploiter un seul type d'avion est la clef du low cost, souligne Pascale de Izaguirre. Mais aussi de quoi pouvoir en enfin offrir des cabines modernes au niveau de confort supérieur ou égal à ses concurrents. « L'amélioration du produit, avec une nouvelle classe, a transformé l'image de Corsair et nous a permis de toucher une nouvelle clientèle premium, souligne Pascal de Izaguirre. Cela a contribué à améliorer la recette ».

A ce chantier s'est ajoutée la refonte du réseau, avec la fermeture des dessertes nord-américaines et le recentrage de Corsair sur ses trois principaux marchés traditionnels : la Martinique, la Guadeloupe et La Réunion. Des lignes sur lesquelles la bagarre avec Air France, Air Caraïbes-French Bee et Air Austral sur La Réunion est rude, mais qui génère bon an mal an un trafic très important (1,3 million à 1,5 million de passagers à l'année chacune) et qui sont toujours les premières à repartir après les crises. « Nous offrons aujourd'hui un vol quotidien sur chacune de ces destinations et 2 vols par jour en période de pointe », précise le patron de Corsair.

Un ancrage dans les DOM

Cet ancrage dans les DOM se retrouve aussi dans l'actionnariat de Corsair, largement constitué d'entrepreneurs locaux, avec une participation du conseil général de Guadeloupe. Cependant, si la desserte des DOM représente 80 % du chiffre d'affaires de Corsair, la compagnie s'est aussi fait une place en Afrique de l'Ouest, avec des lignes sur la Côte d'Ivoire, le Bénin et le Mali. Des destinations sur lesquelles la concurrence reste très limitée et le prix moyen des billets, plutôt élevé. Après le retrait d'Air France, Corsair est même la seule

compagnie à continuer de desservir Bamako. « Si nous pouvons continuer à nous développer en Afrique, nous le ferons », assure le patron de Corsair.

Cependant, même si le plan stratégique de Corsair prévoit un dixième avion, l'heure est plus à stabilisation du réseau qu'à son expansion, afin de consolider le redressement financier. « Nous allons plutôt travailler à renforcer notre image, explique son PDG. Nous avons encore beaucoup de travail à faire pour nous débarrasser de l'image de l'ancienne Corsair ». Le PDG de Corsair souhaite aussi développer des partenariats commerciaux avec d'autres compagnies basées à Orly, susceptibles de lui apporter de la clientèle, comme ITA Airways, TAP Air Portugal ou La Compagnie.

En attendant Bruxelles

Mais tout cela, à condition que la Commission européenne valide le plan de restructuration et les dernières aides d'Etat dont a bénéficié Corsair. A savoir l'abandon de 80 millions d'euros de prêts consentis par le gouvernement durant la pandémie, assorti d'un crédit d'impôt de 38 millions, inscrit dans le projet de loi de finances du gouvernement Barnier. Fort heureusement pour Corsair, la censure ne devrait pas générer de retard supplémentaire, le dossier défendu par l'Etat français étant déjà à Bruxelles.

« Nous espérons une réponse positive d'ici quelques semaines, assure Pascal de Izaguirre. Nous avons rempli nos engagements, en réduisant nos coûts et en bouclant une levée de fonds de 30 millions d'euros avec les anciens actionnaires, qui ont accepté de réinvestir, et de nouveaux actionnaires. Nos résultats devraient conforter notre dossier ».

Trafic passagers IATA : une croissance « solide » qui se poursuit en octobre 2024

Alr Journal – 5 décembre 2024

L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses données sur le trafic mondial de passagers pour octobre 2024, montrant une forte tendance continue de croissance dans l'ensemble du secteur du transport aérien.

La demande totale de passagers, mesurée en passagers-kilomètres payants (RPK), a augmenté de 7,1 % par rapport à octobre 2023. Cette croissance est cohérente avec une augmentation de la capacité en sièges, qui a augmenté de 6,1 % en glissement annuel. Le coefficient d'occupation global des passagers atteint 83,9 %, soit une amélioration de 0,8 % par rapport à l'année précédente. Les voyages internationaux ont quant à eux affiché une croissance nettement plus forte, avec une demande en hausse de 9,5 %. La capacité a augmenté de 8,6 % et le coefficient d'occupation s'est amélioré à 83,5 %, en hausse de 0,6 % par rapport à octobre précédent. La demande intérieure a augmenté de 3,5 % en glissement annuel, tandis que la capacité a augmenté de 2,0 %.

« La demande forte et stable qui se maintient est une bonne nouvelle, mais l'amélioration constante des coefficients de remplissage est tout aussi importante. Cela montre le travail formidable que fait l'industrie pour transporter les passagers de manière plus efficace. Le coefficient moyen des sièges est passé d'environ 67 % dans les années 1990 à plus de 83 % aujourd'hui. Les politiciens qui envisagent d'essayer de taxer les passagers des avions pour réduire les émissions feraient bien d'en tenir compte. Même si moins de gens prennent l'avion

parce que les taxes rendent le transport trop cher, cela ne signifie pas automatiquement une réduction des émissions car les avions continueront de voler, mais avec moins de passagers. Cela annulerait des décennies de progrès durement gagnés. Nous devons voir les avions pleins pour générer les avantages économiques et sociaux du voyage avec le moins d'émissions possible », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Toutes les régions ont enregistré une croissance des marchés internationaux de passagers en octobre 2024 par rapport à octobre 2023. L'Europe a enregistré les taux de remplissage les plus élevés et l'Afrique a enregistré une forte augmentation, mais les Amériques et le Moyen-Orient ont subi des baisses.

Les compagnies aériennes d'Asie-Pacifique ont enregistré une augmentation de la demande de 17,5 % en glissement annuel. La capacité a augmenté de 17,2 % et le taux de remplissage était de 82,9 %.

Les transporteurs européens ont enregistré une augmentation de la demande de 8,7 % en glissement annuel. La capacité a augmenté de 7,3 % et le taux de remplissage était de 85,7 % (+ 1,1 point de pourcentage par rapport à octobre 2023).

Les transporteurs du Moyen-Orient ont enregistré une augmentation de la demande de 2,2 %. La capacité a augmenté de 2,5 % et le taux de remplissage était de 80,2 % (- 0,2 point de pourcentage par rapport à octobre 2023).

Les compagnies aériennes nord-américaines ont enregistré une augmentation de la demande de 3,2 %. La capacité a augmenté de 2,9 % et le coefficient de remplissage s'est établi à 84,2 % (+ 0,3 point de pourcentage par rapport à octobre 2023).

Enfin, les compagnies aériennes d'Amérique latine ont enregistré une augmentation de la demande de 10,9 %. La capacité a grimpé de 11,6 % et le coefficient de remplissage s'est établi à 85,3 %.

Les compagnies aériennes africaines ont enregistré une augmentation de la demande de 10,4 % en glissement annuel. La capacité a augmenté de 5,3 % en glissement annuel. Le coefficient de remplissage est passé à 73,2 % (+ 3,4 points de pourcentage par rapport à octobre 2023).

Les États-Unis ont enregistré une légère baisse surprise, tandis que tous les autres marchés intérieurs clés ont affiché une croissance stable. La demande intérieure chinoise en forte croissance fait suite à une utilisation accrue d'avions gros-porteurs.

Air Caraïbes et Air Antilles lourdement sanctionnées par l'Autorité de la concurrence pour entente illégale

Les Echos – 4 décembre 2024

L'Autorité de la concurrence inflige 14,57 millions d'euros d'amendes à Air Caraïbes et Air Antilles, pour s'être entendues sur les prix et l'offre du réseau inter-îles des Antilles françaises entre 2015 et 2019.

C'est le résultat d'une longue enquête lancée en 2017, qui aboutit à l'une des plus grosses amendes jamais prononcée par l'Autorité de la concurrence contre des compagnies aériennes. Après sept ans de procédure, l'organisme chargé de la lutte contre les pratiques

anticoncurrentielles a décidé d'infliger pour 14,57 millions d'amendes au total, à Air Caraïbes et Air Antilles, pour s'être entendues pendant plusieurs années sur les prix et l'offre de leurs réseaux inter-îles, entre Fort-de-France et Pointe-à-Pitre, ainsi qu'entre ces deux villes et Saint-Martin, Sainte-Lucie et Saint-Domingue.

Air Caraïbes est la plus lourdement sanctionnée. La compagnie et ses sociétés mères, Groupe Dubreuil Aéro et Groupe Dubreuil, écopent solidairement de 13 millions d'euros d'amende. Soit l'équivalent des bénéfices d'Air Caraïbes sur son réseau régional en 2023. En revanche, ni Air Caraïbes Atlantiques, la filiale en charge des vols entre la métropole et les Antilles, ni French Bee, la compagnie low cost du groupe Dubreuil, ne sont mises en cause dans cette affaire, qui se limite au réseau régional caribéen.

Quant à Air Antilles, la compagnie régionale ayant été placée en liquidation judiciaire, avant d'être partiellement repris en 2023 par le groupe aéroportuaire Edeis, l'Autorité de la concurrence s'est retournée contre son ancienne maison mère, le holding K Finance, qui devra déboursier 1,5 million d'euros. L'Autorité a également sanctionné le cabinet de conseil Miles Plus, qui travaillait pour Air Caraïbes et qui se voit infliger 70.000 euros d'amendes.

Un « accord de non-agression »

Les faits incriminés sont antérieurs au changement de direction aux commandes d'Air Caraïbes, intervenu en juillet 2023 avec le départ de Marc Rochet et la nomination Christine Ourmières-Widener. Selon l'Autorité de la concurrence, « l'accord de non-agression » conclu entre Air Caraïbes et Air Antilles, aurait perduré de 2015 à 2019. L'enquête a en effet révélé que les deux compagnies s'étaient entendues pour fixer conjointement leurs prix et leurs conditions tarifaires sur une période allant de 2015 à 2019. « A partir de la saison hiver 2017/18, la mise en place de grilles tarifaires communes a entraîné une augmentation très importante des prix », indique le rapport d'enquête.

Air Caraïbes et Air Antilles se sont également mis d'accord pour limiter leur offre, en se partageant les créneaux horaires, entre juin 2017 et octobre 2019. « Ces échanges ont abouti [...] à une baisse d'offre en nombre de sièges offerts de plus de 10 % et une répartition des créneaux horaires les plus rémunérateurs afin d'éviter une concurrence frontale entre elles et d'augmenter le prix moyen des billets vendus », estime l'Autorité de la concurrence.

Des noms de codes pour assurer la confidentialité

« Les entreprises en cause avaient une parfaite connaissance du caractère infractionnel de leur comportement ainsi qu'une parfaite conscience de l'absence de concurrent sérieux susceptible d'entraver leur plan commun, au regard de leur position de duopole sur les marchés en cause », souligne l'Autorité. Pour assurer le secret de leurs échanges, les deux compagnies utilisaient notamment des adresses électroniques sous pseudonyme et noms de code. Elles avaient aussi recours à des intermédiaires, comme la société Mile Plus, ainsi qu'un ancien salarié d'Air Antilles, qui continuait à travailler discrètement pour la compagnie depuis la métropole.

La décision de l'Autorité de la concurrence, rendue publique ce mercredi, peut encore faire l'objet d'un appel auprès de la cour d'appel de Paris dans un délai de deux mois. Toutefois, cet appel n'est pas suspensif, ce qui va contraire les parties à payer leurs amendes. Contactée, Air Caraïbes n'a pas indiqué si elle comptait faire appel.

Air Caraïbes « prend acte »

« 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, indique un porte-parole. Nous analysons cette décision avec nos conseils afin d'envisager d'éventuelles suites à donner. »

Cette décision de l'Autorité de la concurrence est d'autant plus « sensible », qu'elle intervient après les émeutes « contre la vie chère » aux Antilles. Des émeutes alimentées par la conviction d'une partie de la population locale que l'écart de prix entre la métropole et les Caraïbes est dû au moins en partie par des ententes illicites entre grosses entreprises locales.

Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que l'Autorité de la concurrence s'attaque à ce phénomène dans les départements d'Outre-mer. En 2008, elle avait déjà infligé 41 millions d'euros d'amendes à quatre compagnies pétrolières, qui s'étaient entendues pour répondre à un appel d'offres d'Air France à La Réunion.

La demande de fret aérien augmente de 9,8 % en octobre selon l'IATA

Air Journal – 5 décembre 2024

L'Association du transport aérien international (IATA) a publié des données pour les marchés mondiaux du fret aérien en octobre 2024, montrant une forte croissance annuelle continue de la demande.

La demande totale, mesurée en tonnes-kilomètres de fret (CTK), a augmenté de 9,8 % par rapport aux niveaux d'octobre 2023 (10,3 % pour les opérations internationales) pour un 15^e mois consécutif de croissance. La capacité, mesurée en tonnes-kilomètres de fret disponibles (ACTK), a augmenté de 5,9 % par rapport à octobre 2023 (7,2 % pour les opérations internationales). Cette hausse est en grande partie due à une augmentation de 8,5 % de la capacité des routes internationales. La capacité des avions cargo dédiés a augmenté de 5,6 %, soit le septième mois consécutif de croissance, avec des volumes proches des niveaux record de 2021.

Willie Walsh, directeur général de l'IATA, se félicite que les marchés du fret aérien continuent à enregistrer de bons résultats en octobre, avec une demande en hausse de 9,8 % par rapport à l'année précédente et une capacité en hausse de 5,9 %, mais s'inquiète de la venue imminente de Donald Trump au poste de président des Etats-Unis et de sa politique hyper-protectionniste. « Les rendements mondiaux du fret aérien (y compris les suppléments) continuent d'augmenter, en hausse de 10,6 % par rapport à 2023 et de 49 % par rapport aux niveaux de 2019. Si 2024 s'annonce comme une année record pour le fret aérien, nous devons envisager 2025 avec une certaine prudence. L'intention annoncée par la nouvelle administration Trump d'imposer des droits de douane importants à ses principaux partenaires commerciaux (le Canada, la Chine et le Mexique) est susceptible de bouleverser les chaînes d'approvisionnement mondiales et de saper la confiance des consommateurs. L'adaptabilité avérée du secteur du fret aérien à l'évolution rapide des situations géopolitiques et économiques risque d'être mise à l'épreuve à mesure que le programme de Trump se déroulera », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Les compagnies d'Amérique latine ont enregistré une croissance de la demande de fret aérien de 18,5 % en glissement annuel en octobre, soit la plus forte croissance parmi les régions. La capacité a augmenté de 5,8 % en glissement annuel. Suivent les compagnies aériennes d'Asie-Pacifique avec une croissance de la demande de fret aérien de 13,4 % alors que la capacité a augmenté de 9,3 %. Les transporteurs nord-américains ont enregistré une croissance de la demande de fret aérien de 9,5 % en octobre pour une capacité qui croît de 5,8 %. Les transporteurs européens ont enregistré une croissance de la demande de fret aérien de 7,6 et une capacité en augmentation de 3,9 %. Ceux du Moyen-Orient ont enregistré une croissance de la demande de fret aérien de 4,5 % pour une capacité en hausse de 0,8 %. Enfin, les compagnies aériennes africaines ont enregistré une croissance de la demande de fret aérien de 1,6 % en glissement annuel en octobre, soit la plus lente parmi les régions. La capacité a augmenté de 7,7 % sur un an.

Les lignes internationales ont connu des niveaux de trafic exceptionnels pour le cinquième mois consécutif, avec une augmentation de 10,3 % sur un an en octobre. Les compagnies aériennes bénéficient de la demande croissante de commerce électronique aux États-Unis et en Europe dans un contexte de limitation continue des capacités du transport maritime.

Air France-KLM accélère son basculement vers le cloud

La Tribune – 5 décembre 2024

Resté discret dans l'attente de premiers résultats probants, le groupe de transport aérien dévoile sa stratégie d'intégration de ses services et de ses données sur le cloud, désormais bien engagée. Elle s'appuie pour cela sur les compétences de prestataires tels que Microsoft, Google, TCS, Equinix et Accenture.

Vitesse d'innovation, intelligence artificielle, ressources extensibles rapidement en cas de besoin... Air France-KLM ne manque pas d'exemples pour expliquer sa stratégie de migration vers le cloud. Malgré des coûts plus importants que prévu et des débuts laborieux, le groupe de transport aérien en désormais en pleine accélération. Preuve de ce dynamisme, il vient de dévoiler plusieurs partenariats avec des grands acteurs de la tech tels que Google et Tata Consultancy Services (TCS), qui viennent s'ajouter à ceux qu'il avait conclu avec Microsoft, Equinix et Accenture. Ce programme « move-to-cloud » doit s'achever fin 2027, avec la fermeture des trois datacenters traditionnels du groupe.

Trois piliers

L'objectif pour le groupe est de préparer le futur environnement pour les différents métiers du groupe, construit autour de trois piliers. Thierry Morcq, directeur de la technologie au sein d'Air France-KLM et en charge du projet Move-to-cloud, cite ainsi l'innovation, avec la possibilité de développer de nouvelles applications en bénéficiant des capacités offertes par le cloud. Cela lui permettra entre autres un recours accru à l'intelligence artificielle. Les équipes de maintenance peuvent par exemple faire des gains significatifs dans le temps de traitement des nombreuses données générées par les avions, avec un cas où les délais sont passés de plusieurs heures à quelques minutes. Et tous les nouveaux développements sont désormais faits directement dans le cloud.

Thierry Morcq établit ensuite l'importance de l'agilité, avec la possibilité d'accroître les ressources disponibles pour des périodes données, sans avoir à acheter de nouveaux serveurs. Pour illustrer cette extensibilité, il cite la grande campagne marketing annuelle sur la vente de billets, qui nécessite des ressources importantes en raison du grand nombre de ventes sur une courte période : « Pour la première fois cette année, les infrastructures qui supportent ces ventes étaient sur le cloud public. La campagne a très bien marché avec des records de vente côté hollandais et côté français, et nous avons vraiment profité de la scalabilité du cloud puisque nous avons pu grossir pour soutenir la campagne avant de revenir à une taille nominale ».

Enfin, Thierry Morcq insiste sur le « time-to-market », soit le temps nécessaire pour développer une application et de la mettre à disposition des équipes. Il met en avant l'exemple d'un métier qui a pu développer un nouveau service grâce à la mise à disposition d'une solution Open AI sur un tenant (un espace privé sur le cloud) dédié à Air France-KLM. « Auparavant, il aurait fallu plusieurs mois, mais là, nous avons toute la sécurité, la partie opérationnelle et comme nous savons exploiter la plateforme, nous avons mis deux mois », se réjouit-il.

En parallèle de ces améliorations pour les métiers du groupe, il met aussi en avant les économies que cela va engendrer pour l'informatique, avec la réduction des coûts de maintenance avec la fermeture des serveurs traditionnels, ou encore de ceux d'intégration avec le recours aux services managés. De même, il vante le gain en matière de sécurité avec des produits mis à jour régulièrement.

« Nous avons commencé il y a maintenant quelques années avec des premières initiatives autour du cloud, comme beaucoup d'entreprises. Puis, nous avons engagé vers 2019-2020 une vraie transformation des datacenters avec une transformation vers du cloud d'un côté, avec la priorité donnée au cloud public, et de la colocation de l'autre », explique Thierry Morcq.

Google, Microsoft et les autres

La nouvelle structure multi-cloud du groupe s'appuie sur Azure de Microsoft pour abriter le millier d'applications métiers du groupe. Google Cloud offre, pour sa part, une architecture dite « data lakehouse » avec sa solution BigQuery, capable de recevoir les données brutes, mais aussi de traiter et d'analyser des données froides.

Cela permet à Air France-KLM de centraliser ses données dans une infrastructure unique, contre cinq auparavant, mais aussi d'y adjoindre des services d'intelligence artificielle, notamment générative. Equinix joue le rôle de « network hub », en assurant une communication sécurisée entre ces différents éléments. TCS et Accenture sont quant à eux là pour soutenir la migration et l'intégration de ces données et applications vers le cloud.

Interrogé sur l'absence d'acteurs européens dans cette structure, Thierry Morcq explique que cela découle d'un choix important. Celui de faire monter en compétence les experts du groupe dans l'accompagnement des métiers opérationnels et de réduire le travail d'ingénierie d'intégration. Cela nécessite de s'appuyer sur les services managés proposés directement par les fournisseurs de cloud.

« Pour être capable de soutenir tous les métiers d'Air France-KLM, avec du transport de passagers, du cargo, de la finance, il faut un catalogue de services suffisamment riche. Les fournisseurs de cloud européens n'avaient pas ce type de catalogue. Parmi les hyperscalers américains, nous avons choisi les deux présents en France et aux Pays-Bas », explique Thierry Morcq.

Accélération salulaire

Cette migration semble aujourd'hui atteindre une vitesse de croisière. Sur les 1.000 applications qu'Air France-KLM exploite, environ un tiers est déjà hébergé sur le cloud, plus précisément Azure de Microsoft. Et le groupe revendique désormais une moyenne de 20 applications basculées sur le cloud par mois.

Un rythme que Thierry Morcq juge élevé, d'autant plus que contrairement à « certaines sociétés (qui) font d'abord du lift and shift (migration) en déplaçant des applications en l'état vers un cloud public, puis en les transformant dans un deuxième temps, (Air France-KLM) le fait en une seule fois ». Et ce afin de bénéficier immédiatement des avantages du cloud. Certaines applications ne sont néanmoins pas transformées, faute de valeur ajoutée, et dès lors sont abritées sur un cloud privé chez Equinix.

Le directeur de la technologie d'Air France-KLM reconnaît que tout ne s'est pas fait sans difficultés. « Nous avons eu un démarrage compliqué en 2021, comme c'est souvent le cas pour les migrations cloud, mais nous avons trouvé notre rythme de croisière depuis 2023 », concède-t-il.

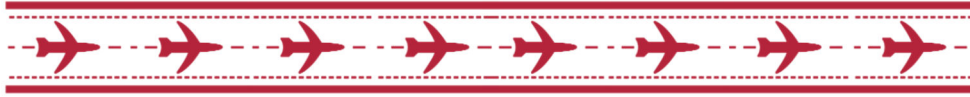
Il mentionne aussi l'impact sur les personnels : « Nous avons fait un sondage auprès de toutes les équipes de production qui ont fait la migration. Avant la migration, elles se disent que cela va être compliqué. Pendant la migration, elles disent que c'est compliqué avec l'apprentissage des technologies du cloud. Après la migration, elles sont unanimes sur le gain en productivité et en agilité. »

Pas de fermeture de site

« Nous conservons notre expertise », explique d'ailleurs Thierry Morcq. Il assure ainsi que le débranchement des trois datacenters classiques, à Toulouse, Valbonne et Amsterdam, ne signifie en rien la fermeture des sites ou le reclassement des personnels sur d'autres établissements.

« Tous les personnels ont la garantie de rester sur leurs sites actuels, mais il faut qu'elles se transforment vers les technologies du cloud. Nous avons un cursus de formation à cet effet », affirme le directeur de la technologie. Selon lui, 80 % des équipes opérationnelles et 40 % des équipes de développement ont ainsi été formées à ce jour.

Le groupe n'a pas souhaité communiquer sur le montant de l'investissement pour un tel projet, mais cela se compte en dizaines de millions d'euros sur cinq ans. Celui-ci est plus important que les estimations initiales, de l'ordre de 50 %. Mais Thierry Morcq assure que le retour sur investissement est prouvé. Celui-ci n'est pas immédiat en raison des coûts unitaires élevés en début de projet (rythme faible, formation, maintien des serveurs traditionnels...), mais il commence à se concrétiser : sur les douze derniers mois, la facture du groupe chez Azure a augmenté de 64 %, quand le nombre d'applications hébergées a lui quadruplé.



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