

Revue de presse - Aérien & Tourisme

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



Sommaire du 9 décembre 2024 :

- **Augustin de Romanet pourrait jouer les prolongations à la tête d'ADP**
- **Augustin de Romanet (ADP) : décarbonation, bilan et perspectives**
- **Favoritisme à la Caisse des dépôts : un an de prison ferme requis contre Augustin de Romanet**
- **Corsair est de retour dans le vert, mais a encore du chemin à faire**
- **Volotea vise les 10 millions de sièges en France !**
- **Volotea à Marseille : Bordeaux et Salerne desservies au printemps prochain**
- **Air France-KLM et Saudia : accord interligne et contrat de maintenance pour AFIKLM E&M**
- **Airbus : à Toulouse, des salariés protestent contre le plan social de la division espace et défense du constructeur**
- **Aéroports : Vinci à la conquête de l'Ouest amazonien**

Augustin de Romanet pourrait jouer les prolongations à la tête d'ADP

Les Echos – 6 décembre 2024

Le patron du groupe aéroportuaire, qui devait partir au plus tard au 31 décembre, serait disposé à rester quelques semaines de plus, le temps de finaliser la nomination de son successeur, bloquée par la chute du gouvernement.

La chute du gouvernement Barnier pourrait avoir une autre conséquence inattendue : le maintien en poste au-delà du 31 décembre, de l'actuel PDG d'ADP, Augustin de Romanet, faute de successeur désigné. Selon nos informations, le patron du groupe aéroportuaire, qui avait lui-même annoncé vouloir quitter ses fonctions au plus tard le 31 décembre prochain, serait disposé à rester quelques semaines de plus, le temps de finaliser la nomination de son successeur.

La chute du gouvernement Barnier a en effet bloqué le processus de nomination du prochain dirigeant d'ADP, qui avait déjà pris un sérieux retard après les élections législatives. Le choix du PDG d'ADP obéit en effet à des règles particulières. Bien que le choix du candidat échoie traditionnellement au Président de la République, il doit être nommé par décret en conseil des ministres sur proposition du Premier ministre. En l'absence de Premier ministre, il ne peut donc y avoir de nomination officielle.

Un processus de nomination bloqué

De plus, le candidat désigné doit également passer une sorte de grand oral devant les sénateurs et les députés. Avec la possibilité pour les parlementaires de rejeter sa candidature par un vote au deux-tiers. Ce qui, dans la configuration actuelle à l'Assemblée nationale, n'aurait rien d'une formalité.

Le maintien d'Augustin de Romanet ne serait toutefois qu'une solution très provisoire. Il reviendra au futur PDG d'ADP de présenter les résultats annuels du groupe, mi-février. Par ailleurs, même si le Premier ministre n'a, semble-t-il, pas eu le temps de recevoir les candidats présélectionnés avant de quitter Matignon, le processus de sélection touche à sa fin.

Deux candidats en lice

Selon nos informations, deux finalistes seraient encore en lice. Un candidat interne, l'actuel directeur général adjoint « finances et stratégie » du groupe ADP, Philippe Pascal et un candidat externe, l'ancien directeur financier de Veolia, Claude Laruelle.

Deux profils susceptibles de rassurer les marchés, ADP étant (aussi) une entreprise cotée en Bourse, même si l'Etat contrôle plus de 50 % du capital. Le premier représenterait la continuité, après le départ d'Augustin de Romanet et du numéro deux du groupe, Edward Arkwright. Le second connaît le monde aéroportuaire pour avoir siégé au conseil d'administration de Vinci et est immédiatement disponible, ayant quitté Veolia en septembre dernier.

Augustin de Romanet (ADP) : décarbonation, bilan et perspectives

Lors du dernier congrès de l'UAF, le PDG du Groupe ADP a souligné la nécessité de transformer les aéroports en hubs intermodaux et multi-énergies pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Un nouveau défi qui exige des ressources financières et technologiques inédites.

Augustin de Romanet n'a pas manqué d'être félicité pour son travail depuis douze ans à la tête du Groupe ADP (Aéroports de Paris), mardi dernier, lors du 6ème congrès de l'Union des Aéroports Français & Francophones Associés (UAF & FA). Son deuxième mandat se termine dans quelques semaines. Et son bilan à la tête du groupe devenu le numéro un mondial de la gestion aéroportuaire peut être qualifié de flatteur.

Devant le parterre bien rempli de l'amphithéâtre du Beffroi à Montrouge, le patron d'ADP, dans le cadre d'une « Carte Blanche à... », a souhaité traiter des défis et enjeux de la décarbonation. « En quelques années les progrès accomplis sont remarquables. Et l'on peut dater du salon du Bourget de 2019 le changement d'état d'esprit de tout notre écosystème » a-t-il d'abord précisé.

« Les aéroports peuvent être des moteurs de la décarbonation du transport aérien, ils ont une légitimité aussi forte que celle des compagnies aériennes, ce sont des acteurs stratégiques dans leur territoire, avec un rôle structurant ». Il a ainsi invité les aéroports à être à l'avant-garde de la transition écologique et énergétique, avec comme objectif, pour les aéroports parisiens, d'être Zéro émission net au sol à Orly et Le Bourget en 2030 et à CDG à l'horizon 2035.

La gare de CDG bientôt plus importante que celle de La Part-Dieu

L'aéroport de demain, a-t-il poursuivi, pourra, en fonction de sa taille, s'appuyer sur deux leviers de transformation, l'intermodalité et les nouvelles énergies. « L'intermodalité ce n'est plus un gros mot pour les aéroports. Il faut promouvoir le train dès que c'est possible. Nous avons beaucoup investi dans la nouvelle gare de CDG pour accélérer les arrivées de TGV, notamment pour permettre à ceux en provenance de l'Ouest et du Sud-Ouest de contourner l'Île-de-France. Nous avons aussi milité pour le CDG Express prévu pour 2027. Et nous allons accueillir le Roissy-Picardie. La gare de CDG va ainsi devenir plus importante que celle de Lyon-Part Dieu en 2030 ».

« A Orly, la décarbonation passe depuis peu par la ligne 14, et en 2027 par la ligne 18. Et il n'y a pas qu'à Paris qu'on pratique la multi-modalité. Je pense au téléphérique qui rejoindra Vitrolles à l'aéroport de Marseille également en 2027. Notre objectif c'est de promouvoir les modes de déplacement ayant le plus faible impact environnemental ».

Sur le sujet épineux des taxes, Augustin de Romanet souhaite que celles-ci deviennent un levier vers des investissements structurels notamment dans l'intermodalité, sur Orly-Val, la gare Massy-TGV ou la gare TGV Pont de Rungis. « Une fiscalité incitative encouragerait des comportements vertueux et accélérerait la transition ».

ADP a acquis trois centrales solaires Les aéroports, a poursuivi le patron d'ADP, ont aussi vocation à être des hubs multi-énergie, « ce qui veut dire que l'on fait feu de tout bois pour se décarboner, y compris avec la géothermie et la biomasse. A Orly comme à Roissy, nous sommes en train de creuser des puits car nous avons la chance d'avoir de l'eau à 78° à 1800 m

sous terre. Nous aurons bientôt 30% du chauffage de nos plateformes qui proviendra de la géothermie ».

Quid de l'énergie solaire ? « Quand je suis arrivé dans le métier, il n'était pas possible d'installer des panneaux solaires dans les aéroports, on nous disait que cela éblouissait les pilotes. La législation a ensuite changé. Et nous sommes en train de nous équiper pour installer près de 200 hectares de panneaux solaires sur nos aéroports ». Dans le cadre de contrats de longue durée – des corporate PPA (Power Purchase Agreements) – signés avec Urbasolar et GazelEnergie en 2020, ADP a également acquis trois centrales solaires en France. « Leur production des 21 prochaines années est réservée à ADP, avec à la clé un prix de l'énergie assez compétitif ». Ces parcs solaires photovoltaïques fourniront 45 GWh d'énergie par an, soit 10% des besoins en électricité annuels pour faire fonctionner les trois aéroports parisiens.

Les aéroports entendent répondre aussi aux utilisateurs d'hydrogène, une énergie pouvant servir à différents modes de transport. Comme l'a rappelé Augustin de Romanet, une station d'hydrogène gazeux alimente la flotte de taxis Hype à CDG. Et une station multi-énergie avec 12 points de charge ultra-rapide en électricité d'origine renouvelable a été inaugurée récemment aux portes de l'aéroport. « Et nous nous préparons aussi à disposer d'une station offrant de l'hydrogène et du biogaz à Orly, à la frontière entre ville et piste, pour les usages tant sur site que hors-site (...). A moyen-terme, nous travaillons sur l'insertion de l'hydrogène et des bornes de recharge dans tous nos aéroports de l'aviation générale ».

L'enjeu des avions bas-carbone

Les aéroports s'impliquent aussi dans la décarbonation des avions. Le groupe a investi 20 millions de dollars dans la société américaine LanzaJet, qui produit des bio-carburants. « Nous militons pour créer une filière européenne de carburant durable qui pour l'instant démarre assez doucement » a-t-il ajouté. « Nous augmentons drastiquement les taux d'incorporation de SAF (sustainable aviation fuel). Au Bourget, c'est plus de 6% de SAF qui sont délivrés tous les jours, ce qui nous permet d'atteindre dès 2024 sur cette plateforme ce que le règlement REfuel EU prévoit pour 2030 ». Et de citer aussi l'aéroport de Clermont-Ferrand, le premier en France à avoir proposé un avitaillement en carburant durable.

La décarbonation passe également par les nouveaux modes de propulsion des avions. « Au lendemain du Bourget il y a un an et demi, nous avons passé des accords avec six constructeurs dont Beyond Aero, VoltAero, Aura Aero ou ZeroAvia, ce dernier prévoyant de faire voler un avion à pile à combustible de 20 places en 2026 et 90 places en 2029 ». Beyond Aero, a-t-il rappelé, présentait pour sa part un avion d'affaires à propulsion hydrogène électrique, alimenté par une pile à combustible, dont la certification est envisagée pour 2029. Cet appareil pourra transporter 8 à 10 passagers, volera à 600km/h et aura 1 600 kilomètres de rayon d'action.

Des investissements colossaux pour décarboner

« Le modèle aéroportuaire français est singulier du fait de son incroyable maillage du territoire. Il jouera un rôle très important dans la connectivité du pays, à mesure que l'avion électrique se développera. Il y a quatre ou cinq ans, le maire du Havre m'interpellait, regrettant qu'il n'y ait personne sur l'aéroport de sa ville, et pas davantage à Deauville ou Caen. Nous lui avons d'abord conseillé de ne pas le fermer, car un aéroport ne se rouvre

jamais, de le mettre éventuellement sous cloche (...). Les aéroports régionaux, en prenant des initiatives pour accueillir les nouveaux avions électriques ou à hydrogène, pourront alors initier un début de nouvelles connectivités régionales qui sera formidablement important pour notre pays ».

« Des investissements financiers colossaux sont à réaliser pour réussir la décarbonation », a poursuivi Augustin de Romanet. « Au plan mondial, on estime à 175 milliards de dollars le prix à payer pour décarboner chaque année le secteur aéronautique. Comment dès lors ajuster notre modèle, alors même que la croissance est plus modérée et les ressources financières limitées ? Il va falloir travailler, y compris avec le régulateur, à un juste partage des coûts (...). La transformation doit fédérer toute la communauté aéroportuaire ». Et de conclure : « A nos quatre métiers que sont l'hospitalité, le commerce, l'infrastructure et l'aménagement immobilier, nous en inventons un cinquième, celui d'agrégateur d'innovation pour la décarbonation du transport aérien ».

Favoritisme à la Caisse des dépôts : un an de prison ferme requis contre Augustin de Romanet

air-journal.fr – 7 décembre 2024

Des peines allant jusqu'à un an de prison ferme et 375 000 euros d'amende ont été requis au tribunal judiciaire de Paris contre cinq hommes, dont le PDG de Groupe ADP (Aéroports de Paris) Augustin de Romanet, soupçonnés de favoritisme à la Caisse des dépôts et consignations (CDC).

Les cinq prévenus sont poursuivis pour recel de favoritisme et recel de détournement de fonds publics concernant des contrats conclus avec les sociétés de conseil du criminologue Alain Bauer. A l'encontre d'Augustin de Romanet, qui était à la tête de la CDC entre 2009 et 2012, le parquet a requis lundi trois ans d'emprisonnement dont deux avec sursis, ainsi qu'une amende de 200 000 euros.

Les investigations du Parquet national financier (PNF) avaient mis au jour six contrats conclus entre la CDC ou sa filiale CDC International et les sociétés Alain Bauer Conseil ou Alain Bauer Associate, pour plus d'un million d'euros entre 2008 et 2014. Sont également au cœur de l'affaire quatre commandes d'Augustin de Romanet, entre 2009 et 2012, à une société dont Alain Bauer était directeur et actionnaire à 50%, de guides gastronomiques pour 333 596 euros, en vue de les offrir en cadeau annuel aux agents de la CDC et à des élus.

Au cours du procès, Augustin de Romanet s'est en outre expliqué sur deux contrats conclus par Groupe ADP avec Alain Bauer Conseil et X Diagnostic, une société représentée par un autre criminologue, Xavier Rauffer.

Par ailleurs, avec la chute du gouvernement de Michel Barnier, Augustin de Romanet devrait être maintenu à la tête de Groupe ADP maintien au-delà du 31 décembre, faute de successeur désigné. Selon Les Echos, le patron du groupe aéroportuaire, qui avait lui-même annoncé vouloir quitter ses fonctions au plus tard fin 2024, serait disposé à rester quelques semaines de plus, le temps de finaliser la nomination de son successeur.

Corsair est de retour dans le vert, mais a encore du chemin à faire

La Tribune – 6 décembre 2024

Corsair n'avait plus connu cela depuis une éternité. La compagnie aérienne a annoncé ses premiers résultats positifs depuis 2017. En grande fragilité depuis le Covid, elle semble sortir peu à peu la tête de l'eau, mais elle doit encore réussir sa recapitalisation si elle veut espérer se rétablir complètement.

Alors qu'elle avait tardé à publier ses comptes ces dernières années, cette fois, Corsair est allée vite pour annoncer ses résultats positifs pour l'exercice 2023-2024. Achievé le 30 septembre dernier, celui-ci s'est soldé par un résultat d'exploitation positif de 3 millions d'euros et un résultat net positif de 1,1 million d'euros. La compagnie aérienne n'avait plus connu cela depuis 2017.

La poursuite du développement de l'activité en 2023-2024 a permis à Corsair de basculer enfin dans le vert. Ses revenus ont crû de 9% par rapport à l'exercice précédent, pour se situer à 701 millions d'euros. La compagnie poursuit ainsi son redressement débuté en 2022 (voir encadré).

Si le nombre de passagers a continué de croître avec 1,4 million de voyageurs transportés sur un réseau décrit comme « stabilisé et équilibré » entre les Antilles, La Réunion et l'Afrique et un été réussi, Corsair met surtout en avant la progression d'autres sources de revenus. Ceux issus du fret sont en hausse de 17 % par rapport à l'exercice précédent. Les volumes sont relativement faibles, avec une cinquantaine de millions d'euros, mais la dynamique est positive après un léger recul lors de l'exercice précédent. C'est aussi le cas pour les revenus ancillaires (ventes à bord, excédents bagages, ventes croisées...), qui bondissent de 43%. S'ils constituent un relais de croissance, comme pour nombre de compagnies, il ne s'agit ici que de deux à trois millions d'euros.

Une situation encore précaire

Derrière le symbole du retour dans le vert, la situation reste fragile. Tout d'abord, les marges dégagées sont plus que ténues. Certains connaisseurs restent ainsi sceptiques sur la solidité de ce redressement. La compagnie assure de son côté que « les mesures de restructuration mises en place depuis fin 2020 ont donné des résultats probants, entraînant une amélioration significative de la productivité ».

« Ces performances associées à une gestion rigoureuse des coûts, nous placent dans une position de force pour poursuivre notre développement. Corsair est aujourd'hui résolument tournée vers l'avenir », s'est félicité Pascal de Izaguirre, PDG de Corsair.

Le patron de la compagnie insiste également sur les efforts faits sur sa flotte, qui a été renouvelée en à peine trois ans au prix d'un investissement d'un milliard d'euros. Elle est désormais composée de neuf Airbus A330 NEO, dont le dernier tout récemment, là où elle comptait encore quatre A330-300 de première génération il y a un an. C'est une preuve de solidité financière, reconnue par les loueurs d'avions et Airbus, laisse-t-on d'ailleurs entendre en interne. Pour l'instant, la compagnie garde un dernier A330-300, mais ne devrait a priori pas le conserver encore très longtemps. Elle avisera notamment en fonction des opportunités sur le marché pour le remplacer par un avion plus moderne.

Enfin la recapitalisation ?

Surtout, Corsair doit achever la restructuration qui court depuis 2020. Celle-ci passe par une recapitalisation qui traîne en longueur depuis bientôt deux ans après nombre de péripéties : échec du premier plan, mariage raté avec Air France, entrée au capital avortée de la République du Congo, enquête approfondie de la Commission européenne...

Dans ce dossier, Bruxelles fait figure de juge de paix. Il doit rendre son avis définitif d'ici à la fin d'année sur la nouvelle version du plan de restructuration. Ce sera alors la fin d'un véritable parcours d'obstacles pour ce qui était présenté comme une évolution du premier plan adopté en 2020 - mis à mal par « des événements extérieurs exceptionnels et imprévisibles », selon Corsair, malgré des mesures de soutien de l'Etat à hauteur de 137 millions d'euros. Corsair a toujours affiché sa confiance sur ce dossier, notamment en raison du soutien de l'Etat français. Mais la Commission s'est montrée jusqu'ici assez minutieuse pour s'assurer de son adéquation avec le droit communautaire, avec des investigations poussées. Le processus a également été heurté par le renouvellement des institutions européennes.

Si elle obtient ce blanc-seing de la Commission, Corsair pourra enfin mettre en œuvre sa recapitalisation, à hauteur de 30 millions d'euros. En interne, on assure que le tour de table est complètement bouclé et validé avec l'Etat.

Nouvel actionnariat

Le consortium d'investisseurs antillais OMRP, qui détient la compagnie depuis 2020, poursuit son engagement avec 12 millions d'euros. Il reçoit pour cela l'appui de nouveaux actionnaires, dont Laurent Abitbol, président de l'important groupe de tourisme Marietton Développement. En revanche, Eric Kourry, ancien patron de la Compagnie aérienne inter régionale express (Caire, qui comprenait Air Antilles et Air Guyane Express, en liquidation judiciaire) quitte le navire, tout comme de petits actionnaires. Le consortium détiendra 52% de Corsair.

La moitié de la somme doit être apportée par Abbas Jaber, président d'Advens-Geocoton, groupe agro-industriel centré sur l'Afrique. Après avoir participé au consortium OMRP en 2020, il revient cette fois-ci en propre pour faire l'acquisition de 40% du capital avec 15 millions d'euros. Il remplace ainsi la République du Congo, dont l'arrivée au capital avait été annoncée à la surprise générale fin 2023 avant de tourner court l'été dernier. Le Conseil général de la Guadeloupe remet également au pot avec 3 millions d'euros et détiendra les 8% restants.

En parallèle, Corsair a négocié avec l'Etat un abandon de dette à hauteur de 103 millions d'euros, ainsi qu'un rééchelonnement de la dette restante et un crédit d'impôt de 38 millions d'euros au titre de ses investissements en Outre-mer (notamment la flotte).

Corsair est redevenue (légèrement) rentable au cours de son exercice 2023-24. Cela vient enfin concrétiser sur le plan financier la reprise d'activité entamée il y a trois ans. Après avoir été durement touchée par le Covid, avec un chiffre d'affaires divisé par deux, la compagnie a commencé à redresser la tête à partir de son exercice 2021-2022 (achevé fin septembre 2022). Cela s'est concrétisé par une remontée du chiffre d'affaires à son niveau d'avant la crise sanitaire (463 millions d'euros), sans pour autant se traduire en termes de rentabilité (112 millions d'euros de pertes opérationnelles).

Volotea vise les 10 millions de sièges en France !

tourmag.com – 9 décembre 2024

Interview exclusive de Gilles Gosselin, responsable France de Volotea

C'est l'histoire d'une ascension éclair. Créée en 2012, avec comme pari de relier les capitales régionales européennes, Volotea a réussi à se faire un nom aux côtés des Ryanair, easyJet ou Transavia. La compagnie espagnole a connu une croissance fulgurante, notamment en France, son 1er marché. Elle a célébré, jeudi 5 décembre, son 70 millionième passager. Fort de ce succès, Gilles Gosselin, le responsable de la compagnie, ne compte pas s'arrêter en si bon chemin...

La semaine dernière, les patrons des compagnies aériennes avaient le sourire.

Corsair affichait son premier bilan comptable positif depuis 2017, puis la forte hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion était abandonnée, en raison de la chute du gouvernement de Michel Barnier et de la promulgation à venir de la loi spéciale.

A l'Aéroport de Marseille, où le vol V72580 se préparait à décoller, un passager est devenu le 70 millionième client de Volotea.

Accueillis par Gilles Gosselin. dans une aérogare aux couleurs de Noël, les usagers de la low-cost pouvaient gagner un bon d'achat pour un aller-retour sur une destination desservie par la compagnie.

"Nous sommes dans une entreprise qui aime célébrer les évènements, et celui-ci marque une étape importante. Nous avons été créés en 2012 et nous fêtons déjà notre 70 millionième passager, c'est une très belle progression," se félicite son responsable France.

Il faut dire qu'en 12 ans, la société est passée de 0 salarié à plus de 2 000, dont 960 dans l'Hexagone, de loin son premier marché.

Et dire qu'il y a quelques années encore, notre pays affichait un net retard de pénétration des low-cost sur son marché. Volotea démontre que le segment est porteur et qu'il a encore de beaux jours devant lui.

Volotea à Marseille : "nous souhaitons positionner plus d'avions à l'avenir"

La petite fête était aussi prétexte pour le dirigeant de prendre la parole, dans l'une de ses principales bases.

"Elle fait partie des plus importantes pour le réseau national.

La première reste Nantes, avec 8 avions et 2 millions de sièges, puis vient Lyon, Bordeaux et Marseille. Ici même, nous proposerons 940 000 sièges l'année prochaine et 2 nouvelles destinations," dévoile le responsable avec son nouveau badge affichant fièrement une 4e étoile Skytrax.

A partir de mai 2025, les avions à damiers desserviront Bordeaux et Salerne (Italie), sur la côte amalfitaine. Ces deux nouvelles destinations porteront le total du réseau au départ de Marseille à 24 destinations, selon Gilles Gosselin, même si, sur le site, nous comptons 26 villes.

Et le développement à Marseille ne devrait pas s'arrêter en si bon chemin.

"Pour le moment, nous restons sur 3 avions, mais nous souhaitons en positionner davantage à l'avenir.

Sur nos bases, nous nouons un véritable partenariat avec les aéroports. Ce n'est pas un diktat, mais une coopération. Nous nous définissons comme LA compagnie aérienne de l'aéroport de Marseille," poursuit le dirigeant.

Un tacle clair envoyé à Ryanair par la même occasion, car Volotea se substituera bel et bien à sa concurrente irlandaise entre Marseille et Bordeaux. Cette dernière menaçait de supprimer 50% de ses lignes, si la hausse de la taxe de solidarité était maintenue.

Volotea : "Nous allons pouvoir consolider notre offre depuis Orly"

Le développement de Volotea se fait en coordination avec les infrastructures aéroportuaires, mais aussi au gré des opportunités.

"i[Nous écoutons l'Aéroport pour connaître ses besoins et toute modification du marché représente une opportunité. Notre succès a été de savoir les saisir,]b celles qui n'ont jamais été prises ou qui ont été abandonnées.]i"

C'est ainsi que Volotea a débarqué sur la ligne Bordeaux - Marseille, tout en ajoutant un nouvel appareil en Nouvelle Aquitaine. De bonnes intentions qui ne sont pas toujours perceptibles, puisque Volotea n'hésite pas à programmer des vols tardifs, allant contre les directives de l'aéroport marseillais.

Ce dernier mène un audit pour évaluer les nuisances des rotations des avions sur les riverains. L'enjeu est d'éviter la mise en place d'un couvre-feu, comme pour ceux Parisiens, ce qui permettra alors d'attirer des lignes long-courriers.

Et comme Volotea saisit les opportunités, elle s'installera à Orly, suite au départ d'Air France.

"C'est un sujet important pour nous.

A Orly, nous étions déjà présents, puisque nous opérons deux lignes de délégation du service public qui sont Rodez et Tarbes, puis quelques destinations que nous desservions en utilisant les créneaux de Corsair.

Nous allons maintenant consolider notre offre, sur ce bel aéroport," se félicite Gilles Gosselin.

Volotea : "passer de 8 millions de sièges en 2025 à 10 millions" prochainement

Dorénavant, la low cost espagnole aura ses propres créneaux et n'aura plus besoin d'utiliser ceux de son homologue française.

Elle récupèrera des slots pour desservir les villes qui étaient déjà dans son réseau, donc Olbia, Turin, Vérone et d'autres villes italiennes. Cette installation pérenne à Orly n'est qu'une étape de plus dans son expansion tricolore.

Savez-vous que sur les 44 avions que possède la compagnie, 26 sont positionnés dans les 10 bases situées en métropole ?

"Il existe encore des marges de manœuvre en France.

Sur l'ensemble de notre réseau nous avons identifié 600 routes qu'il nous serait possible d'opérer et qui ne le sont pas. Pour en revenir au marché français, nous avons ouvert des bases à Brest et à Rodez que nous allons développer.

En 2025, nous proposons 8 millions de sièges, il est fort possible que nous atteignons les 10 millions dans les années à venir," prédit le responsable.

L'avenir nous dira si le miracle espagnol se produit sur le réseau domestique, là où Air France, Hop! et Transavia ont laissé des plumes.

Sur les 270 routes françaises, 68 sont propres à notre territoire. Une seule a une alternative en train de moins de 4 heures. La ligne entre Nantes et Montpellier est la plus fréquentée de son réseau, elle affiche 3 rotations par jour.

Comment expliquer ce succès (même si nous n'avons aucune information sur les comptes de la compagnie) ?

Pourquoi Volotea réussit là où Air France, Hop! et Transavia échouent ?

"Notre entreprise a été créée sur ce principe : 65% des habitants en Europe n'ont accès qu'à 35% de la capacité aérienne. La plupart des compagnies desservent de grands hubs aériens situés dans des capitales.

Il est vrai que le marché français, est historiquement centralisé sur Paris, aussi bien pour le ferroviaire que l'aérien, a laissé beaucoup de place à des liaisons transversales point à point.

Nous avons été construits pour ce modèle-là, notre système de base répond bien à ce besoin," poursuit le patron du transporteur.

A cela s'ajoute, la politique tarifaire largement tournée vers les revenus ancillaires et une spécificité propre : l'abonnement.

A l'image d'eDreams ODIGEO, Volotea pourrait se définir non pas comme une compagnie aérienne, mais une compagnie de voyages par abonnement. Son offre Megavolotea et Megavolotea + représente plus de 50% des passagers sur certaines lignes.

"C'est un bon système pour les clients et pour nous", se félicite-t-il.

Le développement est aussi plus raisonné qu'il n'y paraît. Les fréquences sont ajustées continuellement pour répondre aux capacités, quitte à réduire, augmenter ou même fermer rapidement des routes.

Le coefficient de remplissage est supérieur à 90%.

Malgré le discours volontariste, tout n'est pas rose. Les avis clients, tout comme ceux des agents de voyages, ne sont pas des plus positifs, lorsque nous évoquons le nom du transporteur.

"Je comprends l'insatisfaction de certains. Nous sommes aussi dans un monde de l'immédiateté, où tout doit être traité très rapidement.

Malgré tout, notre taux de réclamation est extrêmement faible et oscille aux alentours de 0,7 %. Nous travaillons sur nos process et essayons de nous améliorer.

Tout comme en BtoC, nous avons une marge de progression pour apporter plus d'assistance aux agents de voyages. Nous avons d'ailleurs renforcé nos équipes à Barcelone sur la partie BtoB," conclut le responsable France.

Après avoir réalisé une de ses meilleures années, si ce n'est la meilleure, au niveau des résultats financiers en 2024 (sans donner de chiffres), Volotea qui pourrait presque se qualifier comme la compagnie nationale des régions françaises, s'attend à battre record sur record.

Volotea à Marseille : Bordeaux et Salerne desservies au printemps prochain

air-journal.fr – 7 décembre 2024

Volotea, la compagnie aérienne des capitales régionales européennes, poursuit son expansion depuis sa base de l'aéroport Marseille-Provence en annonçant l'ouverture de deux nouvelles routes au printemps prochain.

La low cost espagnole reliera Marseille à Bordeaux et à Salerne sur la côte amalfitaine en Italie. Bordeaux sera desservie à partir du 30 mai et à raison de quatre vols par semaine les lundis, jeudis, vendredis et dimanches. Salerne sera disponible à partir du 6 juillet, connectée deux fois par semaine, les mercredis et dimanches.

En 2025, Volotea proposera près de 940 000 sièges au départ de Marseille-Provence. Ces deux nouvelles lignes viendront enrichir l'offre diversifiée de Volotea qui connectera la cité phocéenne à 24 destinations dans sept pays (Algérie, Croatie, Danemark, Espagne, France, Grèce et Italie).

Depuis le début de l'année, elle a transporté près de 733 000 passagers à sa base de Marseille, avec 20 % de liaisons intérieures et 24 % de liaisons insulaires. Ses performances opérationnelles se sont distinguées par un OTP15 (ponctualité des vols à moins de 15 minutes) solide de 80 %, et un taux de réalisation du programme de vols (proportion de vols réalisés selon le programme prévu) de 99,3 %.

70 millions de passagers

Par ailleurs, Volotea a fêté ses 70 millions de passagers transportés depuis sa création lors d'une animation au cœur de l'aéroport Marseille-Provence. Ce 5 décembre au départ du vol Marseille-Strasbourg, chaque voyageur Volotea s'est vu offrir un savon de Marseille, un clin d'œil au produit traditionnel de la région, comme signe de remerciement pour leur confiance et pour avoir contribué à atteindre cet objectif. Le 70 millionième passager, Marc Kuhm, présent sur le vol, s'est vu offrir un an de vols gratuits sur Volotea.

Air France-KLM et Saudia : accord interligne et contrat de maintenance pour AFIKLM E&M

air-journal.fr – 8 décembre 2024

La visite du Président Emmanuel Macron en Arabie Saoudite début décembre a permis à l'aérien français de se renforcer dans le royaume : retour d'Air France à Riyad, arrivée de Transavia à Djeddah, accord interligne et partage de codes avec Saudia, et contrat de maintenance pour Air France Industries KLM Engineering and Maintenance (AFIKLM E&M).

Le groupe Air France-KLM et Saudia, déjà partenaires au sein de l'alliance SkyTeam, ont ainsi signé un protocole d'accord (MoU) stratégique visant à renforcer leur coopération dans les domaines du transport de passagers et de la maintenance aéronautique afin :

– D'améliorer la connectivité entre la France, les Pays-Bas et l'Arabie saoudite. Dans le cadre de cet accord, Air France-KLM et Saudia étendront significativement leurs accords de partage de code et d'interline, pour offrir à leurs clients davantage d'options de voyage entre et au-delà de leurs hubs respectifs. L'accord comprend également des initiatives visant à optimiser les opérations et à améliorer l'expérience client, notamment grâce à la co-localisation des compagnies dans les terminaux d'aéroports clés.

– De renforcer la coopération en matière d'activités MRO (Maintenance, Repair and Overhaul). Saudia a attribué à AFIKLM E&M un minimum ferme de 50 % des travaux de maintenance sur ses moteurs GE90 (utilisés sur les Boeing 777), y compris la localisation du processus d'assemblage et de désassemblage des modules pour ces moteurs. Saudia consultera également AFIKLM E&M pour tous ses futurs appels d'offres relatifs à des services de maintenance et d'entretien. Enfin, Air France Industries-KLM Engineering and Maintenance et Saudia Technic étudieront conjointement la possibilité de créer une co-entreprise dédiée à la maintenance des moteurs GEnx (utilisés sur les avions Boeing 787). Cet accord vise à étendre et à localiser les capacités de maintenance, de réparation et de révision (MRO) de Saudia, conformément aux efforts continus de Saudia pour encourager les talents et les capacités locales. Ces différentes initiatives restent soumises à l'approbation des autorités compétentes.

“Saudia est un partenaire historique d'Air France-KLM”, a déclaré Benjamin Smith, directeur général d'Air France-KLM. “Dans le contexte du développement rapide de l'Arabie Saoudite, nous voyons un intérêt mutuel à étendre notre coopération commerciale et à mutualiser nos expertises, notamment dans le domaine stratégique des activités MRO. Air France Industries KLM Engineering and Maintenance est déjà un leader dans ce domaine, et la poursuite de la coopération avec Saudia ouvrira de nouvelles opportunités dans le pays et dans la région.” Sans oublier le lancement de la deuxième compagnie nationale saoudienne Riyadh, dotée d'Airbus A320neo, Boeing 737 MAX et Airbus A350, qui offrira sans aucun doute des opportunités de marché à AFIKLM E&M.

Airbus : à Toulouse, des salariés protestent contre le plan social de la division espace et défense du constructeur

Le Monde – 6 décembre 2024

La CGT de la branche spatiale d'Airbus, mobilisée vendredi 6 novembre à Toulouse, plaide pour le retrait du plan de réorganisation, alors que deux syndicats majoritaires l'approuvent.

Recrutée en 2019 chez Airbus DS (Defence and Space), la branche de l'avionneur européen produisant des satellites, Hamida Saouiki a déjà connu deux plans sociaux. « Ça commence à faire et c'est fatigant. Car on ne sait pas où on va, on navigue à vue. On dirait que nous

sommes des hamsters dans une roue », se désespère cette ingénieure qualifiée, avant de rejoindre ses collègues rassemblés devant l'entrée du site toulousain, un plateau recouvert de pâtisseries orientales à la main.

A l'appel de la CGT et de l'UNSA, une centaine de salariés s'est mobilisée à la pause déjeuner vendredi 6 décembre pour protester contre le plan de réorganisation de la division spatiale et défense d'Airbus. La veille, les détails du plan Proton – c'est son nom – ont été présentés au comité social économique (CSE) central et aux CSE d'établissement.

Cette restructuration, qui sera menée jusqu'à la mi-2026, prévoit la suppression de 2 043 postes sur les 37 000 que compte la branche dans le monde, surtout en Europe. L'Allemagne paye le plus lourd tribut, avec 689 postes. La France est également concernée avec la perte de 540 postes sur un effectif de 7 500 personnes. A Toulouse, le site est amputé de 424 postes, celui d'Elancourt, dans les Yvelines, de 116 emplois.

Mais cette volonté de tailler dans les effectifs n'est pas une surprise pour les salariés. Puisque le 16 octobre, la direction de l'entreprise, plombée par des provisions d'un montant de près de 1,6 milliard d'euros, en raison notamment des retards de développement et des surcoûts liés aux nouveaux satellites géostationnaires de télécommunications Onosat, avait affiché son intention de supprimer jusqu'à 2 500 postes.

« Cette annonce est une opération boursière »

Même si ce chiffre a été revu à la baisse, le nouveau décompte ne convient toujours pas à la CGT. « Cette annonce est une opération boursière. La direction cherche de la rentabilité à court terme », s'indigne Benoît Thiébault, secrétaire général de la troisième organisation syndicale de la division spatiale. L'ingénieur en propulsion de satellite, entré chez Airbus DS il y a huit ans, plaide pour le retrait pur et simple de ce plan injustifié, selon lui, en raison de la charge de travail qui pèse sur les employés.

« Il y a un creux dans l'activité fabrication en 2025, admet-il. Mais ce trou de six mois est temporaire. Et nous disposons d'un carnet de commandes rempli, avec trois à quatre ans de visibilité dans l'ingénierie », assure M. Thiébault. Pour argumenter, il évoque également le programme européen Iris2, acronyme d'infrastructure de résilience et d'interconnexion sécurisée par satellites, pour lequel la fabrication de la constellation de 290 satellites, fournissant l'Internet à haut débit, a été attribuée à Airbus DS et à Thales Alenia Space.

Les syndicats majoritaires ne s'alignent pas sur la position de la CGT. « La direction a enfin pris conscience de la nécessité d'améliorer la division en enlevant des strates dans la hiérarchie et des tâches inutiles, approuve Thierry Prefol, délégué syndical central CFE-CGC. Car notre société, depuis sa création, en 2014, s'est complexifiée en termes d'organisation, de process, d'outil informatique. Ce qui génère une énorme inefficacité. »

M. Prefol voit un autre intérêt à ce plan, celui de « se recentrer sur notre cœur de métier, en réduisant le volume des activités de recherche et développement [R&D] autofinancées ». Elizabeth Estrada, déléguée syndicale centrale CFDT, partage cet avis : « Nous allons dans la bonne direction, car il est fondé et renforce l'autonomie de la division. »

Le processus social d'information-consultation sera lancé en janvier et les licenciements secs évités, promet Airbus. « L'outil social – un plan de sauvegarde de l'emploi, un plan de départ volontaire, une rupture conventionnelle collective... – n'est pas encore décidé, car la direction

laisse la place au dialogue avec les organisations syndicales », précise Thierry Prefol. Vigilante, la CFDT reste sur ses gardes. « On ne veut pas perdre des compétences et il faut que nous soyons rassurés sur la continuité de la R&D. Parce que dans nos métiers, elle est permanente », prévient Elizabeth Estrada.

Aéroports : Vinci à la conquête de l'Ouest amazonien

Les Echos – 8 décembre 2024

Le groupe français investit dans sept aéroports de la région amazonienne dont il détient la concession pour trente ans. Cela représente un défi logistique énorme, mais également des opportunités dans une région qui dépend fortement du transport aérien.

Les atterrissages en Amazonie ont toujours un côté spectaculaire. La ville de Porto Velho n'échappe pas à la règle. Les méandres du fleuve Madeira s'étendent à perte de vue au milieu de la forêt et confèrent un air majestueux à la capitale de l'Etat de Rondônia. Sur ses rives, un petit musée raconte l'épopée de la célèbre voie ferrée construite au début du siècle dernier lors du boom du caoutchouc. Mais la région, non loin de la frontière bolivienne, compte aujourd'hui sur le transport aérien pour se désenclaver.

C'est là que Vinci a planté son drapeau, tout comme sur six autres aéroports de l'Amazonie occidentale, après avoir remporté des concessions de trente ans en 2021. « Il nous est demandé d'assurer la connectivité. Ce sont des territoires qui sont inaccessibles par voies terrestres... Il y aura toujours besoin de l'avion », assure Nicolas Notebaert, président de Vinci Airports.

Anti-gaspi

Un milliard de reais (environ 150 millions d'euros au taux actuel) ont déjà été investis dans des travaux de « remise à niveau » des infrastructures aéroportuaires. L'accent a été mis sur le développement durable, notamment à Porto Velho, où les incendies de forêt perturbent parfois le trafic aérien.

« Nous avons mis en place une politique environnementale adaptée à la spécificité de ces aéroports permettant de limiter leur consommation d'électricité carbonée, de mieux gérer leur utilisation d'eau, certains les rejetaient mal dans le milieu naturel, de ne plus utiliser de produits phytosanitaires qui détruisent l'environnement, explique Nicolas Notebaert. Nous avons également déployé une politique de gestion des déchets pour tendre vers une zéro mise en décharge et un plan de sauvegarde pour la biodiversité dans une zone écologique rare », dit-il.

Ces travaux ont été financés majoritairement par des banques de développement régionales ainsi que par des fonds propres de Vinci Airports et les revenus générés par les aéroports.

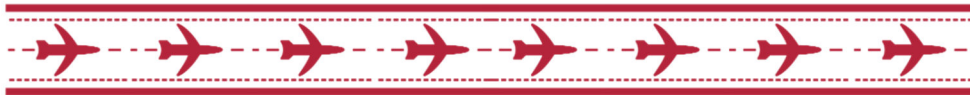
Défis logistiques et impact économique

Dans les sept aéroports de la région, Vinci a dû surmonter les défis logistiques propres à l'Amazonie, notamment dans les petits aéroports de Tabatinga, dans une ambiance « un peu

Far-West » à la frontière avec la Colombie et le Pérou, et de Tefé « au milieu de la jungle », racontent des témoins.

Mais le joyau de la couronne, c'est Manaus. La capitale de l'Amazonie, forte de ses 2 millions d'habitants, abrite également une grande zone franche avec plus de 500 entreprises et un chiffre d'affaires de quelque 30 milliards d'euros l'an dernier. L'aéroport de Manaus est ainsi devenu un centre de fret important. Et attire à lui seul presque deux tiers des 4,5 millions de passagers qui fréquentent la zone couverte par Vinci Airports en Amazonie.

Sur le petit aéroport de Porto Velho, à deux heures de vol de Manaus plus à l'ouest, les changements sont déjà visibles. Le terminal paraît flambant neuf et deux ponts d'embarquement ont été installés. Ces investissements doivent contribuer au dynamisme de la région. « Pour chaque point que nous gagnons en trafic aérien, l'économie locale augmente de deux points », affirme Thierry Ligonnière, directeur délégué Portugal et Brésil de Vinci Airports.



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