

## Revue de presse - Aérien & Tourisme

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



### Sommaire du 11 décembre 2024 :

- **Le transport aérien explose tous les records**
- **Malgré le manque d'avions, le transport aérien bat tous les records**
- **La production aéronautique, principal « obstacle » à la croissance du transport aérien**
- **Aérien : Turkish Airlines voit double... sauf en France**
- **La production mondiale de carburants d'aviation durable n'augmente pas assez vite**
- **La dette financière et écologique exige une politique aérienne plus responsable**
- **"Airbus n'imagine pas que ça puisse être possible" : sans contrôleurs aériens, quel avenir pour l'aéroport de Méaulte ?**
- **Air France-KLM est optimiste pour le Brésil en 2025 après une année d'expansion**
- **Groupe ADP renouvelle son partenariat avec le Paris FC**
- **Sanctions : Aeroflot achète des Boeing 737 cargos pour leurs pièces détachées**

---

**Le transport aérien explose tous les records**

**Principale association de compagnies aériennes, l'IATA a annoncé que le trafic mondial atteindra 5,2 milliards de passagers et 1.000 milliards de dollars de revenus, l'an prochain. Des chiffres symboliques qui étaient néanmoins attendus dès cette année.**

Ce ne sera pas pour cette année. Alors que l'Association internationale du transport aérien (Iata) avait annoncé il y a quelques mois que la barre des 5 milliards de passagers annuels serait atteinte (ou presque) en 2024, les compagnies aériennes mondiales vont finalement terminer l'année à 4,89 milliards. Soit 700 millions de moins qu'attendu. Selon les prévisions actualisées de la principale association du secteur, présentées ce mardi à son siège de Genève (Suisse), il faudra attendre 2025. Pas moins de 5,22 milliards de passagers sont ainsi attendus l'an prochain.

Malgré cette apparente déception, il ne faut pas s'y tromper. Les résultats de 2024 constituent un record absolu. La précédente marque, datant de 2019, est largement dépassée avec 333 millions de passagers supplémentaires. Le secteur semble ainsi avoir mis définitivement derrière lui la crise sanitaire. Seule la région Asie-Pacifique - marquée par la reprise tardive du trafic avec la Chine et l'interdiction de survol de la Russie -, n'a pas encore retrouvé son trafic pré-Covid.

« Le trafic est solide. Le taux de croissance s'est modéré après la forte reprise post-pandémie », a commenté Marie Owens Thomsen, économiste en chef de l'Iata.

Le trafic sort ainsi du phénomène de rattrapage connu en 2022 et 2023, où les chiffres s'envolaient avec respectivement environ 60% et 30% de croissance d'une année sur l'autre. En 2024, la progression du nombre de passagers a été de 10% et elle doit être aux alentours de 6,7% l'an prochain. La croissance du trafic calculé en passagers au kilomètre transportés (PKT) est supérieure d'un point environ - avec un allongement de la longueur moyenne des vols -, mais la tendance est la même.

### **La rentabilité s'affaïsse**

Le véritable point noir vient davantage des résultats économiques. La barre des 1.000 milliards de revenus n'a pas été franchie. Là aussi, l'objectif a été repoussé à 2025, où les compagnies doivent atteindre 1.007 milliards de dollars de chiffres d'affaires. Pour l'instant, elles restent bloquées à 965 milliards de dollars.

Surtout, la croissance du chiffre d'affaires a été moins rapide que celle du trafic, et surtout que celle des coûts. De fait, la rentabilité du secteur s'est dégradée. La marge opérationnelle a perdu 0,4 point, pour s'établir à 6,4%. La marge nette a également reculé à 3,3%, pour un total de 31,5 milliards de dollars de bénéfices. Et ce, malgré une amélioration du taux de remplissage des avions ou encore un coût du carburant plus bas qu'il y a un an, comme le note Willie Walsh, directeur général de l'Iata. Sur ce dernier point, principal poste de dépenses des compagnies aériennes, la baisse est pourtant significative avec un prix moyen du baril passé de 112 à 99 dollars entre 2023 et 2024 (voir encadré).

Pour mettre la taille de ces profits en perspective, Marie Owens Thomsen a indiqué que cela revenait à 6,4 dollars par passager. Elle a ainsi comparé ce chiffre avec le prix d'un café à Genève, tandis que Willie Walsh a concédé que cela était « loin de là où nous voulons être ».

### **Remontée attendue**

Il devrait être davantage satisfait l'an prochain. La rentabilité du secteur devrait s'améliorer. Malgré une croissance des revenus toujours plus faible que celle du trafic, l'Iata prévoit que les compagnies arrivent à mieux maîtriser la croissance de leurs coûts. Cela doit déboucher sur une marge opérationnelle de 6,7% et une marge de nette de 3,6% (+0,3 point par rapport à 2024). Les compagnies devraient ainsi cumuler 36,6 milliards de dollars de bénéfices, soit 7 dollars par passager.

Une amélioration qui sera « durement gagnée », selon Willie Walsh. Le patron de l'Iata cite ainsi « les freins qui sont en dehors du contrôle des compagnies aériennes, tels que les problèmes persistants de la supply chain, les déficiences d'infrastructures, la régulation onéreuse et le fardeau fiscal grandissant ».

Il ne s'est ainsi pas privé pour tancer certains gouvernements à travers le monde, qui « n'apprécient pas la contribution de l'aviation à l'économie ». Il cite ainsi les Pays-Bas, qui continuent à mener une politique restrictive concernant l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol. « Le gouvernement ne comprend pas la valeur que crée la connectivité aérienne pour le pays », ajoute-t-il. En revanche, il estime que, « lorsque vous voyagez à travers le monde », d'autres gouvernements ont bien compris ces enjeux.

### **Risques persistants**

Parmi les autres risques qui pèsent sur ses prévisions de croissance, l'Iata met en avant la situation géopolitique, avec les conflits au Moyen-Orient et en Europe. Se voulant positive, l'Association souligne « l'impact positif » qu'aurait le retour à la paix sur le trafic, « en particulier dans le cas de la guerre russo-ukrainienne ».

Les « incertitudes significatives » créées par le retour de Donald Trump sont aussi soulignées. L'Iata estime que les guerres commerciales et douanières pourraient plomber le trafic cargo, voire les voyages d'affaires. De même, une remise en cause possible de l'inflation reduction act - mesure symbolique de l'actuel président Joe Biden qui stimule largement la production de carburants d'aviation durables (SAF) -, pourrait affecter les efforts de décarbonation actuellement à l'œuvre aux Etats-Unis en réduisant l'intérêt économique.

### **Malgré le manque d'avions, le transport aérien bat tous les records**

#### ***Les Echos – 10 décembre 2024***

**Trois ans après la fin du Covid, le transport aérien international a dépassé ses niveaux de trafic et de recettes de 2019. Mais le manque d'avions et de pièces détachées freine encore la croissance.**

Si en trois ans le transport aérien a largement redressé la tête depuis la pandémie, il pourrait aller encore bien mieux. C'est ce qui ressort des dernières prévisions de l'association du transport aérien international (IATA) dévoilées ce mardi à Genève.

Globalement, le secteur a retrouvé et même dépassé son niveau d'avant-Covid, avec plus de 4,89 milliards de passagers transportés en 2024, un chiffre d'affaires cumulé de 965 milliards de dollars et un bénéfice net de 31,5 milliards. Et sauf nouveau cataclysme mondial, le transport aérien s'achemine vers de nouveaux records, avec 5,2 milliards de passagers

attendus en 2025 et un chiffre d'affaires qui devrait franchir pour la première fois, le cap symbolique des mille milliards de dollars.

### **Sentiment de frustration**

Les compagnies d'Amérique du Nord continuent de générer la plus grosse part des profits, avec un bénéfice net prévu de 11,8 milliards de dollars en 2024, qui monterait à 13,8 milliards l'an prochain. Les compagnies européennes arrivent en deuxième position, avec 10 milliards de dollars de bénéfices cette année et 11,9 milliards prévus pour 2025, loin devant leurs concurrentes d'Asie-Pacifique (3,2 milliards de dollars en 2024) et du celles du Moyen-Orient (5,3 milliards de dollars). Ce sont néanmoins ces dernières qui tirent la croissance du trafic.

En dépit de ce redressement spectaculaire, après les 181,5 milliards de dollars de pertes cumulées de la période 2020-2022, le sentiment dominant parmi les compagnies aériennes reste la frustration. Le terme est revenu à plusieurs reprises dans la bouche du directeur général de l'IATA, Willie Walsh, ce mardi.

### **-30 % : La baisse des livraisons d'appareils Boeing et Airbus en 2024, par rapport aux prévisions.**

« La plus grande frustration pour les compagnies aériennes est l'incapacité de Boeing, Airbus, GE, Rolls-Royce, Pratt & Whitney, à livrer les avions et les pièces détachées nécessaires, a-t-il souligné. C'est une situation inacceptable. Et rien n'indique que cela va s'améliorer en 2025. Cela semble parti pour durer plusieurs années. »

Selon les chiffres collectés par l'IATA, les livraisons de Boeing et d'Airbus en 2024 (1.254 avions) seraient inférieures de 30 % aux prévisions initiales et inférieures à celles de 2023 (1.377 avions). Plus d'une centaine d'avions manqueraient à l'appel. Et les prévisions de livraisons pour 2025 (1.802 avions) sont encore loin des attentes initiales (2.293 appareils).

### **Maintenances prolongées**

A ces retards de livraisons s'ajoute une pénurie de pièces détachées, qui allonge les temps d'immobilisation des avions en maintenance. Mais aussi des problèmes de fiabilité sur un grand nombre de moteurs de nouvelle génération. Environ 700 avions seraient actuellement cloués au sol pour des problèmes de moteurs. « A quoi sert de promettre des moteurs plus performants si les avions doivent rester plus longtemps à l'atelier », déplore Willie Walsh.

La première conséquence de ce manque d'avions est le ralentissement de la croissance du trafic, qui devrait retomber à 6,7 % en 2025, contre 11,2 % en 2024. La deuxième conséquence est une augmentation des coûts, qui réduit la rentabilité. « Les compagnies doivent louer des avions au prix fort pour remplacer les avions non livrés ou bloqués à l'atelier, explique le directeur de l'IATA. Le prix des pièces détachées a également augmenté dans des proportions bien supérieures à l'inflation, ajoute-t-il. Tout cela pèse sur les coûts ».

### **Bonne surprise sur la facture de jet fuel**

Fort heureusement pour le secteur, la hausse des coûts est compensée par la baisse du prix du carburant, passé de 91,2 à 72,5 dollars le baril au cours des neuf derniers mois de l'année. « En dessous de 80 dollars le baril, le prix du carburant est considéré comme favorable au transport aérien », indique l'économiste en chef de l'IATA, Marie Owens Thomsen. Et cette tendance favorable devrait se poursuivre en 2025.

A cela s'ajoute le retour en force du fret aérien, dont les volumes et les tarifs sont repartis à la hausse après le trou d'air de l'an dernier, grâce aux problèmes de sécurité du transport maritime dans le golfe Persique. Sur les 965 milliards de dollars de bénéfices cumulés, le cargo a représenté 149 milliards cette année.

### **Le transport aérien a vu ses profits s'envoler au-delà de toute attente**

En revanche, la forte hausse du prix des billets d'avion, qui avait marqué la période post-Covid et dopé les bénéfices en 2023, n'est plus qu'un lointain souvenir. En moyenne, le prix d'un billet d'avion a baissé de 1,8 % en 2024 et devrait encore reculer de 3,5 % en 2025. En y ajoutant les recettes annexes, qui représentent 137 milliards de dollars sur les quelque 705 milliards de recettes passagers, le prix moyen d'un billet d'avion s'établit à 380 dollars, pour un bénéfice moyen de 7 dollars par passager.

« En valeur ajustée de l'inflation, les tarifs aériens ont baissé de 44 % depuis 2014, ce qui a permis à un plus grand nombre de gens d'accéder à l'avion, souligne Marie Owens Thomsen. Mais la rentabilité moyenne du transport aérien reste insuffisante, au regard des investissements nécessaires. »

### **La production aéronautique, principal « obstacle » à la croissance du transport aérien**

*La Tribune – 10 décembre 2024*

**Les compagnies aériennes devront atteindre 2025 pour passer la barre des cinq milliards de passagers annuels. Une barre symbolique qu'elles auraient pu tutoyer dès cette année. En cause, l'Iata place le manque d'avions au premier rang.**

Willie Walsh n'a pas l'habitude de retenir ses mots au moment de distribuer les mauvais points. Le directeur général de l'Association internationale du transport aérien (Iata) a été une nouvelle fois fidèle à ses principes, ce mardi, lorsqu'il a expliqué que la croissance du transport aérien moins rapide que prévu en 2024. Il a ainsi pointé du doigt les difficultés récurrentes de la supply chain aéronautique, qui ont créé « une énorme frustration » chez les compagnies aériennes.

Il cite ainsi la difficulté de l'industrie à monter en cadence - blâmant aussi bien les constructeurs Airbus et Boeing que les motoristes Rolls-Royce, Pratt & Whitney ou CFM International - et à répondre à la demande des compagnies.

« C'est le plus grand obstacle actuellement [...]. C'est un défi majeur et certainement un facteur qui a restreint la croissance de nombre de compagnies en 2024 », a déclaré le patron de l'Iata.

Willie Walsh estime que cela a « un triple impact sur les recettes, les coûts et les performances environnementales ». Il se plaint ainsi que les compagnies ne puissent moderniser leurs flottes aussi rapidement que prévu, avec une efficacité énergétique qui a stagné entre 2023 et 2024, ou encore l'envolée de 20 à 30% des tarifs pour la location d'avions monocouloirs.

### **Manque d'avions et de pièces**

Dans un communiqué paru peu après l'intervention de Willie Walsh, l'Iata a donné des éléments chiffrés sur l'ampleur des retards de livraisons. L'estimation des livraisons pour 2024

est de 1.254 avions, « soit un déficit de 30% par rapport aux prévisions de début d'année ». Pour 2025, l'Association note que l'écart sera encore de plus de 20%, avec seulement 1.800 livraisons environ. C'est-à-dire quelques appareils de moins que le record établi en 2018. Et ce, alors que le nombre d'appareils en commande atteint des niveaux inédits, avec 17.000 avions dans le carnet des constructeurs.

Certaines compagnies, à l'instar des low cost européennes Easyjet ou Ryanair, se sont ainsi plaintes de ne pas recevoir autant d'avions que prévu de la part des constructeurs. Cet été, Michael O'Leary, le fantasque directeur général de Ryanair, n'hésitait pas à dire que Boeing « continuait de décevoir ». Dans son rapport annuel, la compagnie irlandaise estime que « les retards de livraison ont limité la croissance de (son) trafic au cours de l'exercice 24 et le feront à nouveau au cours de l'exercice 25 », en raison d'un manque de 20 avions (pour 48 livraisons effectives). Elle estime que cela pèsera aussi sur son objectif 2025.

« Les fabricants laissent tomber leurs clients, ce qui a pour effet direct de ralentir les efforts déployés par les compagnies aériennes pour limiter leurs émissions de carbone », a tancé Willie Walsh.

Le problème concerne les livraisons d'avions neufs, mais aussi celles de pièces détachées qui affectent la maintenance des appareils. En outre, certaines compagnies se plaignent, relativement discrètement, du manque de compétences de certains industriels. Une situation qui les oblige à garder des appareils au sol pendant de longs mois dans l'attente de pièces.

Sur ce point, l'Iata a indiqué qu'actuellement 14% de la flotte mondiale, soit 5.000 avions, était parquée. Soit 4 points de plus qu'avant la crise, malgré de récentes améliorations. Sur ce total, environ 700 avions sont cloués au sol pour des raisons d'inspections moteurs. Une situation notamment due aux difficultés rencontrées par Pratt & Whitney.

### **Pas d'amélioration en 2025**

Pour l'instant, l'Iata ne voit pas de signes d'amélioration. Willie Walsh est ainsi persuadé que la crise de l'approvisionnement va se poursuivre dans les prochaines années. Il pense ainsi que les constructeurs et équipementiers ne pourront pas « revenir dans la course d'ici la fin de la décennie ».

Le directeur général de l'Iata estime que « les problèmes persistants de la supply chain » continueront à faire partie des « freins qui sont en dehors du contrôle des compagnies aériennes » l'an prochain, et qu'elles devront affronter pour dépasser les cinq milliards de passagers.

Du côté de l'industrie, on s'attend à une année 2025 encore difficile. Cela n'empêche pas Safran de prévoir la livraison de 2.000 moteurs Leap en 2026 (via sa coentreprise CFM International, avec GE Aerospace) ou Airbus de tableur sur une production moyenne de 75 appareils de la famille A320 NEO courant 2027. Des objectifs plusieurs fois repoussés dans le temps ces dernières années.

### **Aérien : Turkish Airlines voit double... sauf en France**

#### ***L'Echo Touristique – 10 décembre 2024***

**Doubler son nombre de passagers, sa flotte, son réseau, le fret... En 2025, Turkish Airlines ne compte pas freiner les folles ambitions annoncées dans le cadre de son plan de**

**développement à horizon 2033. Elle reste toutefois bloquée sur sa croissance en France, ayant utilisé le maximum des droits de trafics qui lui sont alloués.**

Les objectifs ont de quoi donner le tournis. D'ici à 2033, Turkish Airlines veut enregistrer un chiffre d'affaires consolidé de plus de 50 milliards de dollars. Comment ? En parvenant à une flotte de 813 avions (contre 472 à fin octobre 2024), en doublant son nombre actuel de passagers pour atteindre la barre des 170 millions (83 millions en 2023), et en atteignant 345 destinations internationales contre 292 aujourd'hui. Le volume de fret transporté a aussi vocation à être multiplié par deux, à la même échéance.

### **Vers le très long-courrier**

Un tel volume de croissance représenterait une hausse moyenne de 8% par an sur les dix prochaines années. Turkish Airlines affiche un autre objectif : celui de « devenir une compagnie aérienne neutre en carbone d'ici 2050 », explique Omer Faruk Sonmez, vice-président commercial Europe Sud de Turkish Airlines. Un cap fixé par IATA. Mais la compagnie turque ne précise pas sa méthode pour tenter de l'atteindre.

Côté long-courrier, depuis Istanbul, les ouvertures continuent ainsi de se multiplier. Turkish Airlines relie depuis le 29 novembre Sydney (via Kuala Lumpur) sa deuxième destination en Australie, après l'ouverture de sa ligne Istanbul-Melbourne en juin 2024. La desserte de Santiago du Chili (avec escale à Sao Paulo) débutera le 18 décembre, à raison de 4 vols par semaine, ce qui portera à 26 le nombre total de destinations desservies en Amériques. Des lignes conçues sur mesure pour des appareils à très longues portées, comme l'Airbus A350-900 ULR, sur lequel la compagnie turque lorgne. En 2026, plusieurs A350-1000 à très long rayon d'action lui seront aussi livrés.

### **Au maximum des capacités en France**

Sur le marché français en revanche, le mastodonte turc est pour l'instant bloqué : avec 101 fréquences hebdomadaires (dont 45 à Paris-Charles de Gaulle, auxquelles il faut ajouter les dessertes de Toulouse, Bordeaux, Nice, Marseille et Lyon), la compagnie a atteint le nombre maximum autorisé par le dernier accord de droits de trafic entre la Turquie et la France.

« Nous aimerions aller plus loin et des nouvelles lignes, par exemple vers Nantes, nous intéresseraient. Mais, en l'état actuel des choses, ce n'est pas possible. À moins de réduire nos fréquences sur d'autres lignes françaises. Mais ce n'est pas à l'ordre du jour non plus... », glisse Omer Faruk Sonmez.

En attendant, la compagnie reste celle qui offre à l'heure actuelle le plus de destinations au monde : 351 destinations dans 130 pays (routes domestiques comprises). Et en plus de l'extension sans fin de son réseau, Turkish se concentre aussi sur l'amélioration de son produit à bord, avec la mise en place d'une nouvelle « Crystal business class » ou encore l'arrivée du wifi haut débit et gratuit à bord dès 2025.

**La production mondiale de carburants d'aviation durable n'augmente pas assez vite**

***Les Echos – 10 décembre 2024***

## **Malgré le doublement de la production entre 2023 et 2024, les quantités de carburants d'aviation durable restent inférieures aux prévisions de la feuille de route vers la neutralité carbone.**

La décarbonation du transport aérien risque la panne sèche. Malgré la multiplication des projets, la production de carburants d'aviation durable, dont dépend largement l'objectif de neutralité carbone de l'aérien à l'horizon 2050, n'augmente pas assez vite pour répondre aux besoins des compagnies aériennes.

Selon la dernière estimation de l'association du transport aérien international (IATA), la quantité de carburants d'aviation durable (CAD) produite à l'échelle mondiale a atteint 1 million de tonnes en 2024 (1,3 milliard de litres), soit le double de 2023. Mais ce doublement de la production est nettement inférieur aux prévisions, qui tablaient sur 1,5 million de tonnes pour 2024. Plusieurs producteurs aux Etats-Unis et en Europe ont en effet revu à la baisse leurs objectifs, au grand dam de l'association des compagnies aériennes.

### **Progression trop lente**

« Les volumes de carburants d'aviation durable augmentent, mais à un rythme lent et décevant, déplore le directeur général de l'IATA, Willie Walsh. Les gouvernements envoient des signaux contradictoires aux compagnies pétrolières en continuant à subventionner la production de pétrole et de gaz, et les investisseurs semblent encore rechigner à investir dans les nouveaux carburants », regrette-t-il.

Face à cette situation, les compagnies semblent largement impuissantes. A supposer qu'aucun nouveau report n'intervienne en 2025, la production de carburants d'aviation durable devrait encore doubler, selon l'IATA, pour atteindre 2,1 millions de tonnes (2,7 milliards de litres). Cependant, ces 2,1 millions de tonnes ne représenteront encore que 0,7 % de la consommation totale de kérosène du transport aérien, et seulement 13 % de la production mondiale de biocarburants, qui reste encore largement orientée vers le transport routier.

### **Objectifs compromis**

Au rythme actuel, l'objectif de 6 % de carburants durables en 2030, inscrit dans la réglementation européenne, ne serait pas atteint au niveau global. A cette date, le kérosène d'origine fossile représentera, au minimum, encore plus de 95 % de la consommation des compagnies aériennes. Ce n'est qu'à partir de 2045 que les carburants d'aviation durables commenceraient à prendre l'ascendant. Mais à condition que les investissements nécessaires aient été réalisés.

Or, les efforts à consentir paraissent totalement démesurés. Pour l'heure, une vingtaine de sites seulement produisent des carburants d'aviation durables, aux Etats-Unis et en Europe. L'IATA a identifié 220 projets de sites de production dans 37 pays, dont 158 devraient être opérationnels en 2030. Mais selon ses prévisions, un minimum de 3.090 sites de production seront nécessaires pour atteindre l'objectif de 2050, dans le meilleur des cas.

Ce qui représenterait un investissement total d'au moins 3.900 milliards de dollars sur vingt-cinq ans, rien que pour les producteurs de carburant, auxquels s'ajouteraient 4.700 milliards de dollars supplémentaires pour les compagnies aériennes, liés aux surcoûts de ces carburants, des futurs avions à hydrogène et aux coûts du système de compensation international Corsia et de capture de CO2.



Mission impossible ? Pas si les gouvernements font le nécessaire, estime-t-on à l'IATA. « 3.900 milliards de dollars, c'est moins de la moitié des investissements déjà consentis pour le développement du solaire et de l'éolien, souligne le directeur général de l'association. Une grande partie des fonds nécessaires pourrait déjà être trouvée en redirigeant les subventions versées aux compagnies pétrolières pour la production de pétrole et de gaz. »

## **La dette financière et écologique exige une politique aérienne plus responsable**

*La Tribune – 11 décembre 2024*

**OPINION. Dans le budget 2025, la taxe « Chirac » sur les billets d'avion pourrait être doublée et c'est l'occasion de marquer un tournant dans la contribution du transport aérien aux finances publiques. Par Hubert Dejean de la Batie, Vice-Président de la Région Normandie, Secrétaire national Les Centristes en charge du Développement durable et Vice-Président d'Ecologie Positive ; Julien Deveze, Délégué national au projet Les Centristes et Nicolas Pavlovic, Secrétaire national Les Centristes en charge des Transports et de l'Aménagement du territoire**

Dans un pays surimposé comme la France, taxer le transport aérien consiste moins à pénaliser un secteur jusque-là épargné, qu'à limiter l'impact du tour de vis budgétaire inéluctable sur des secteurs plus stratégiques pour notre avenir collectif.

### **La taxe « Chirac » sur les billets d'avions pour responsabiliser le consommateur**

Instaurée en 2006, la taxe sur les billets d'avion s'applique à tous les vols au départ de la France et varie aujourd'hui selon la distance de trajet de 3 à 8€. Avec cette augmentation, nous ne ferions que suivre la voie de plusieurs autres pays européens, comme l'Allemagne et le Royaume-Uni, qui ont déjà relevé leurs taxes. Nous resterions cependant encore loin de leur niveau qui s'échelonne entre 15€ et 108€ selon les pays et les distances. A fortiori en constatant que la TVA sur les vols intérieurs s'établit au taux réduit de 10% quand nos voisins appliquent un taux normal.

Il ne s'agit par ailleurs pas seulement de remplir les caisses de l'État, mais aussi de réorienter les comportements des compagnies aériennes et des consommateurs vers des alternatives plus durables... et donc de corriger l'aberration qui fait payer à l'automobiliste péri-urbain plus de taxes pour aller travailler en voiture que le retraité aisé qui prend l'avion pour aller passer l'hiver au soleil.

Cette taxe doit donc être modulée en fonction des distances et des types de vols. Les vols court-courriers devraient ainsi être, à l'inverse de la situation actuelle, davantage taxés pour inciter les voyageurs à opter pour le train. Afin d'accélérer la dynamique de décarbonation ambitieuse mais pour le moment marginale du secteur de l'aviation, les vols ayant recours à ces solutions pourraient être exemptés de cette taxe, sans méconnaître les conflits d'usages potentiels pour la production de carburants ou même d'appareils dits « décarbonés ».

### **Une question d'échelle européenne**

Une véritable transformation de l'usage aérien ne pourra se faire qu'à l'échelle continentale, avec l'instauration d'une taxe carbone sur l'ensemble des vols européens. Taxer directement les émissions de CO2 des compagnies aériennes qui représente environ 3 % des émissions mondiales (une part qui ne cesse d'augmenter) par l'application du Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) européen au secteur aérien offrirait une réponse coordonnée

et une cohérence réglementaire en évitant les distorsions de concurrence entre États membres.

Les estimations actuelles indiquent qu'une telle taxe carbone à l'échelle de l'Union européenne pourrait rapporter plus de 6 milliards d'euros par an qui pourraient être réinvestis dans la transition énergétique et la recherche de solutions alternatives et innovantes pour le transport longue distance.

### **Mettre fin aux subventions déguisées et à la concurrence exacerbée par les low-costs des aéroports régionaux**

Enfin, une distorsion majeure contribue artificiellement à des usages qui n'ont pas lieu d'être. Il est en effet indispensable de mettre fin aux subventions déguisées dont profitent certaines compagnies low cost pour proposer des lignes à bas coût, dans des conditions discutables pour les voyageurs comme pour les contribuables locaux.

Certaines collectivités territoriales, considérant plus l'aéroport en termes « d'image » vis-à-vis de leurs administrés que de réels usages, continuent de subventionner l'ouverture ou le maintien de lignes aériennes sous prétexte de stimuler le tourisme et l'économie locale. Cependant, ces subventions masquent une réalité souvent différente : le nombre de passagers sortants égale voire dépasse celui des entrants, limitant ainsi les retombées économiques réelles pour la région, mais nourrit une forme de démagogie consumériste offrant aux potentiels électeurs-usagers le mirage de voyages faciles et peu onéreux.

Ces subventions peuvent atteindre plusieurs millions d'euros, comme cela a été observé dans des aéroports régionaux tels que ceux de Carcassonne, Béziers ou Nîmes. Exacerbant la concurrence entre aéroports régionaux, dont la situation économique est pourtant précaire, empêchant l'évidente coordination régionale qui devrait présider à leur développement, ces aides publiques ont été jugées illégales par la Commission européenne. Malgré ces condamnations, les recommandations de la Cour des Comptes qui s'en suivent restent ignorées de la part de collectivités. Nîmes Métropole, par exemple, a même poussé la fuite en avant jusqu'à mettre en place des vols pour des destinations situées à seulement 3h de voiture.

Il est donc crucial de renforcer la réglementation et la transparence en matière d'aides publiques, en conditionnant ces subventions à des critères environnementaux stricts et en assurant leur conformité aux règles de la directive européenne de 2014.

C'est d'autant plus nécessaire que les moyens sont limités, et le plan national d'adaptation au changement climatique présenté par le gouvernement souffre des indispensables efforts budgétaires à réaliser. Comme le disait justement Michel Barnier, dette financière et dette écologique sont étroitement liés ; les efforts que nous avons à réaliser pour y remédier se conjuguent et se complètent dans le sens d'une sobriété nécessairement plus forte dans nos façons de consommer.

**"Airbus n' imagine pas que ça puisse être possible" : sans contrôleurs aériens, quel avenir pour l'aéroport de Méaulte ?**

*FranceTV – 11 décembre 2024*

**Inauguré en 2008, l'aéroport de Méaulte (Somme) a été construit en grande partie pour les activités d'Airbus dans la région. Mais depuis quelque temps, l'Aviation civile pense à**

**remplacer les contrôleurs aériens par des agents de guidance, ce qui changerait complètement les procédures d'atterrissage... Et fait grincer les dents de la direction et celles d'Airbus.**

Lourdement endettée, l'aviation civile française doit réaliser des économies. C'est pourquoi la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a entrepris de grosses réformes, dont la fermeture d'un quart des tours de contrôles dans les aéroports français d'ici à 2035.

L'aéroport international Amiens Henry Potez, connu comme celui de Méaulte, fait partie de la première vague concernée. Tous les ans, 12 000 avions en décollent ou y atterrissent. Et on trouve un peu de tout : des avions privés, des vols sanitaires, du délestage quand le Bourget encombré, mais surtout, le Beluga, un cétacé des airs qui convoie les pointes avant des Airbus fabriqués en Picardie jusqu'à Saint-Nazaire.

Si pour le moment, cinq contrôleurs aériens se relaient pour réguler le trafic du lundi au samedi, de 9 heures à 19 heures, ils pourraient être remplacés par des AFIS (Aerodrome Flight Information Service), de simples agents de guidage. Une éventualité qui pose problème à la direction de l'aéroport.

### **Une différence fondamentale entre contrôleur aérien et AFIS**

Mais quelle est la différence entre un agent de guidance et un contrôleur aérien ?

"Concrètement, l'agent de guidance donne des informations tandis que le contrôleur aérien va donner des ordres, explique Arnaud Soulet, directeur de l'aéroport. Donc le contrôleur aérien prend la main sur le vol, quel qu'il soit, et le pilote de l'avion, si on prend le Beluga par exemple, va se laisser guider, piloter même".

Angle, inclinaison, sens, météo, conditions adéquates... C'est le contrôle aérien qui devient, en quelque sorte, responsable de son atterrissage. Il a une vue d'ensemble sur le terrain et les alentours, notamment grâce à un radar. Il donne ainsi des ordres aux avions autour et priorise le Beluga, parce qu'il s'agit du plus grand et du plus imposant.

"Avec un avion comme le Beluga, le risque est complètement différent, que le Beluga soit chargé ou non d'ailleurs. Mais avec une cargaison pleine, cet avion ne représente pas le même risque qu'un charter avec des passagers ou qu'un petit avion léger."

L'agent AFIS, de son côté, est un agent salarié de l'aéroport. Il ne donne que des informations et n'a pas accès aux radars. Sa vue est donc plus restreinte. S'il se retrouve à s'occuper de l'atterrissage, il ne pourra qu'informer, sans donner des ordres. Cela signifie que la responsabilité incombera au pilote qui devrait prendre la décision d'atterrir sans être guidé.

Arnaud Soulet nuance toutefois : "non pas qu'un AFIS ne sache pas faire ce boulot, mais il ne dispose pas des mêmes outils" que les contrôleurs aériens et ne possède pas le même pouvoir sur l'avion.

### **"L'impact financier est double"**

Pour Arnaud Soulet, l'impact financier sera double. "Il faudrait qu'on remplace ces contrôleurs pour combler l'étendue du service sur tous les horaires de la semaine, et ce serait effectivement nos employés". Selon lui, il faudrait alors doubler l'équipe qu'ils possèdent aujourd'hui. Ce scénario a également un impact sur les assurances que devront prendre les

compagnies des pilotes et l'aéroport pour savoir qui est responsable, en plus de les renforcer, "ce qui serait forcément non négligeable".

Si les contrôleurs disparaissent, les pilotes de Beluga affirment qu'ils ne prendront pas le risque d'atterrir à Méaulte. Une déclaration qu'il ne faut pas prendre à la légère puisque l'aéroport a été construit à l'origine pour le site d'Airbus Méaulte. "Airbus est notre client historique, c'est pour lui qu'on a créé cet aéroport à l'époque puisqu'il était nécessaire pour que son développement puisse se passer dans de bonnes conditions, que des Belugas puissent atterrir et décoller de notre aéroport pour transporter les pièces avant fabriquées ici", souligne Virginie Caron-Decroix, présidente de l'aéroport.

"Lors de la réunion que Monsieur le Préfet a organisé, il y avait aussi un pilote qui était en visio. Il a été clair dans ses propos, il a dit : moi, je me pose que si c'est un contrôleur aérien de la DNSA (Direction des services de la Navigation aérienne), pas un AFIS. C'était vraiment extrêmement clair."

Stéphane Demilly, sénateur (UDI) de la Somme

Si plus aucun Beluga n'atterrit, l'industrie aéronautique autour d'Airbus, qui compte 3 000 salariés, risquerait d'en pâtir alors que de nombreux acteurs locaux ont investi dans le projet : entreprises, sous-traitants, groupe Blondel, Industrie Lab (qui accueille le lycée Henry Potez), la Région, un hub de start-ups porté par la Communauté de communes du Pays du Coquelicot...

Cet aéroport et les activités qui l'entourent représentent tout un tissu du territoire, mais aussi du département. "Il n'y a pas une personne dans ce département qui ne connaît pas quelqu'un qui travaille ou avait travaillé sur le site Airbus, ou un membre de sa famille concerné de près ou de loin" par cette activité.

### **L'aéroport "n'est pas menacé"**

Stéphane Demilly, sénateur (UDI) de la Somme, se veut un peu plus rassurant. Non, l'aéroport de Méaulte n'est pas menacé. "Simplement, on souhaite garder le système que nous avons au niveau du contrôle aérien, un système mixte entre les AFIS et les contrôleurs aériens" qui ont un niveau de technicité plus rassurant, notamment pour les gros-porteurs, comme c'est le cas avec le Beluga.

Selon lui, la Direction générale de l'aviation civile a dû regarder le nombre de mouvements (décollage et atterrissage) au sein de l'aéroport, "et quand elle a vu qu'il n'avait pas une très grosse activité, elle s'est dit : c'est bon, je peux faire des économies". Néanmoins, elle n'a pas considéré le fait que cet aéroport a été surtout construit pour l'activité d'Airbus.

Un tel changement pourrait donc également fragiliser l'activité d'Airbus à Méaulte. Les cockpits, et plus précisément les pointes avant, sont systématiquement envoyés en zone de semi-assemblage ou d'assemblage par la voie aérienne. "C'est plus pratique, plus rapide", affirme Stéphane Demilly. Si demain, l'aéroport ne peut plus accueillir le Beluga, "on va devoir reprendre le système de transport routier systématique, parce qu'il y en a encore de temps et temps, et je pense que ce ne serait pas un bon point pour l'établissement picard d'Airbus".

Pour le moment, la décision finale n'a pas encore été prise et l'Aviation civile a annoncé se donner un an pour réfléchir. Virginie Caron-Decroix espère qu'il reste une marge de discussion. "C'est surtout Airbus qui l'espère, puisqu'il s'est positionné" sur la nécessité de garder les contrôleurs aériens. Si la DGAC venait à retirer les contrôleurs aériens, l'aéroport de

Méalulte deviendra la première escale européenne d'Airbus sans contrôle aérien. "Airbus n'imagine pas que ça puisse être possible", souffle-t-elle.

## **Air France-KLM est optimiste pour le Brésil en 2025 après une année d'expansion**

**ZoneBourse – 10 décembre 2024**

**Air France-KLM est optimiste quant au marché brésilien pour 2025 après avoir enregistré des résultats positifs dans le pays cette année, ont déclaré mardi à la presse les dirigeants du transporteur européen dans la plus grande économie d'Amérique latine.**

### **POURQUOI C'EST IMPORTANT**

L'Amérique du Sud est la deuxième région long-courrier d'Air France-KLM après l'Amérique du Nord, et le Brésil a été une destination d'investissement clé pour la compagnie cette année.

La compagnie espère maintenant consolider ses opérations dans le pays, où elle a un partenariat commercial avec Gol, après une expansion en 2024 qui l'a amenée à dépasser ses fréquences d'avant la pandémie.

### **PAR LES CHIFFRES**

L'expansion de 2024 comprenait le lancement de vols entre Paris et la ville côtière de Salvador et l'augmentation des vols vers Rio de Janeiro et Fortaleza, quatrième ville du Brésil et haut lieu de la plage. La compagnie assure actuellement 47 vols hebdomadaires au Brésil, contre 44 avant la pandémie de COVID-19.

La capacité en 2024 a augmenté de 3% sur une base annuelle, tandis que le coefficient d'occupation moyen entre janvier et novembre sur les lignes brésiliennes est resté au niveau élevé de 2023, soit 91,6%, a déclaré Air France-KLM.

Les niveaux de revenus en 2024 ont égalé ceux de l'année précédente malgré une concurrence plus forte, ont noté les dirigeants dans une présentation, tandis que les revenus des entreprises ont été supérieurs aux niveaux de 2023.

### **TURBULENCES MACROÉCONOMIQUES**

L'économie brésilienne traverse une période de turbulences, la monnaie locale ayant atteint des niveaux historiquement bas par rapport au dollar américain au cours des dernières semaines, ce qui rend les voyages plus coûteux pour les Brésiliens.

Air France-KLM suit de près l'évolution des taux de change, mais ne voit pas d'effet négatif sur ses activités pour le moment, ont-ils déclaré.

### **CITATIONS CLÉS**

"Lorsque vous regardez les mouvements à terme, pour l'instant ils ne sont pas affectés. Nous ne voyons pas aujourd'hui de changement dans la tendance de la demande pour 2025", a déclaré Manuel Flahault, responsable de la compagnie pour l'Amérique du Sud.

"Je pense que l'on croit vraiment qu'à moyen terme, le Brésil restera un marché très porteur pour les investissements", a-t-il ajouté. "Nous sommes convaincus que la demande se maintiendra en 2025.

## **Groupe ADP renouvelle son partenariat avec le Paris FC**

*Boursier.com – 11 décembre 2024*

### **Groupe ADP, partenaire Majeur du Paris FC depuis 2018, renouvelle son partenariat pour soutenir le développement du club.**

Ce partenariat est renouvelé pour les 3 prochaines saisons, jusqu'en 2027. Il s'inscrit dans une ambition commune de sensibilisation et déploiement d'actions concrètes pour les territoires et les collaborateurs du Groupe ADP en faveur du sport, de la santé et de l'inclusion.

Le Groupe ADP est très heureux de renouveler son partenariat avec le Paris FC en cette année placée sous le signe du sport et de ses valeurs. Le Paris-FC, voisin de l'aéroport Paris-Orly, est pleinement engagé pour faire vivre l'excellence sportive, et nous sommes fiers d'être à leurs côtés pour faire du sport un vecteur d'engagement social, vis-à-vis de nos collaborateurs et des territoires riverains à l'aéroport, commente Augustin de Romanet, Président-directeur du Groupe ADP.

## **Sanctions : Aeroflot achète des Boeing 737 cargos pour leurs pièces détachées**

*Air Journal – 10 décembre 2024*

### **La compagnie aérienne russe Aeroflot espère finaliser l'achat de cinq Boeing 737 cargos d'occasion qu'elle compte cannibaliser pour les pièces de rechange, selon le journal moscovite Kommersant.**

Cette opération aidera le transporteur à maintenir sa propre flotte de 737 en état de vol, car les sanctions occidentales signifient que l'approvisionnement en pièces de rechange pour les avions Boeing et Airbus en Russie devient de plus en plus difficile. Selon des informations parues dans les médias d'État russes, Aeroflot négocie l'achat des cinq avions cargo Boeing 737-800BCF auprès de ses assureurs. Il est fort probable que toutes les pièces utilisables récupérées de l'avion soient utilisées pour maintenir en état de vol la flotte de 42 Boeing 737-800 exploitée par sa filiale low cost Pobeda. Selon ch-aviation, le transporteur dispose d'une flotte de six appareils de ce type, dont l'âge moyen est de 21,9 ans, bien que tous les six soient actuellement répertoriés comme stockés à l'aéroport de Vnukovo (VKO) ou à l'aéroport de Sheremetyevo (SVO) de Moscou.

Selon certaines informations, les avions sont tous inscrits au registre des aéronefs civils des Bermudes, mais leurs certificats de navigabilité ont été retirés après l'imposition de sanctions à la Russie à la suite de son invasion de l'Ukraine en 2022. Les avions appartenaient à l'époque à la société de leasing irlandaise AerCap, mais compte tenu de leur âge et de leur valeur, les contrats de location ont été annulés et la propriété a été transférée à leurs compagnies d'assurance. Les avions vaudraient entre 8 et 9 millions de dollars, soit huit à neuf milliards de roubles russes. Le groupe avait envisagé la possibilité de transformer ces avions cargo en avions de passagers, mais en raison de leur coût, il a choisi de les démonter entièrement et d'utiliser les pièces comme pièces de rechange.

La crise de l'aviation russe, bien que cachée car elle continue à fonctionner, commence à être notable, avec la plupart des petites et moyennes compagnies aériennes au bord de la faillite et sans possibilité de réparer leurs avions.

Certaines compagnies rencontrent également des problèmes liés au non-paiement de leurs locations d'avions, même si beaucoup ont conclu des accords avec les assureurs. Il est essentiel pour la Russie de maintenir ses avions en vol car dans de nombreux endroits du pays, notamment dans les zones reculées, l'avion est le seul moyen de transport qui fonctionne dans des conditions acceptables, car les déplacements par route ou par train sont extrêmement complexes.



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