

FLIGHT NEWS RECORDER #36

Flight News Recorder, l'essentiel de l'actu de l'industrie aéronautique en 10 minutes.

Cliquez sur un article pour voir le document en meilleure qualité.



L'analyse de l'APNA:

Le choix du B737 à la création de Transavia France n'avait pas pour objet de rechercher une communalité de flotte avec Transavia Holland. Les deux Transavia n'ont que peu de synergies entre elles. L'objectif de la création de Transavia France était de créer une filiale low cost qui n'attire pas les coûts de structure d'Air France. Un type d'avion commun aurait inévitablement induit une demande de fourniture de services par la maison mère. Transavia affiche aujourd'hui une réussite incontestable qui permet de rationaliser sa flotte en toute objectivité économique.



COMPAGNIES

Air France-KLM lâche Boeing : la flotte moyen-courrier sera 100% Airbus

Air France-KLM fait le choix d'Airbus pour renouveler la flotte moyen-courrier de KLM et des filiales Transavia France et Transavia Holland, trois compagnies équipées aujourd'hui de Boeing 737. Le groupe s'engage sur 100 A320 NEO et A321 NEO fermes et soixante options pour remplacer les 150 Boeing 737 de KLM, Transavia Holland et Transavia France. Un retournement de grande ampleur fait au détriment du 737 MAX. Cerise sur le gâteau pour Airbus, Air France se positionne aussi sur l'A350F.



[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3E6H02](https://bit.ly/3E6H02)

SOCIÉTÉ

Créneaux de vol : sursis européen jusqu'à l'automne 2022

La Commission européenne a étendu les règles d'allègement de l'utilisation des créneaux d'aéroport pour les compagnies aériennes pour la saison estivale 2022, mais le taux minimal passe de 50% à 64% - contre 80% en temps normal. Au lieu de l'exigence normale d'utiliser « au moins 80% d'une série de créneaux horaires donnée », les compagnies aériennes ne devront en utiliser que 64% « pour conserver les droits historiques sur ces créneaux pendant la pandémie de Covid-19 en cours ».



[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/306IUCX](https://bit.ly/306IUCX)



L'analyse de l'APNA:

L'enjeu des « droits du grand-père » sur les créneaux de décollage des aéroports saturés, tels qu'Orly, est essentiel à la pérennité des compagnies aériennes qui les détiennent. Sachant que les Low-Cost européennes prévoient 80 à 90% d'activité cet été, alors qu'une incertitude demeure sur le programme long-courrier des compagnies Major, l'allègement prolongé des créneaux offre une certitude des règles alors que l'environnement de la demande reste imprévisible.



L'analyse de l'APNA:

IAG (British Airways, Iberia, Vueling), associée à Latam (1^{ère} compagnie Sud-Américaine avec 330 avions), est l'acteur majeur du marché Europe-Amérique du sud. La prise de contrôle d'Air Europa qui dessert 19 destinations sud-américaines depuis l'Espagne renforcerait la position d'IAG, au détriment d'AF-KLM avec qui Air Europa est alliée jusqu'ici. Malheureusement, AF-KLM n'a pas le droit de prendre des participations dans une quelconque compagnie tant qu'elle n'a pas remboursé ses « emprunts Covid ».



ÉCONOMIE

IAG ne veut plus d'Air Europa – pour l'instant ?

IAG avait annoncé en novembre 2019 vouloir acheter Air Europa pour un milliard d'euros avec l'objectif de transformer l'aéroport de Madrid en hub « rival des Londres-Heathrow, Paris-CDG, Amsterdam-Schiphol et Francfort ». Mais en juin dernier, l'Europe avait lancé une enquête au regard du règlement sur les concentrations qui envisageait le transfert de nombreux créneaux madrilènes vers Volotea. Iberia et Air Europa auraient convenu ensemble de la suspension de la fusion, afin d'éviter un veto européen et de se donner le temps de renégocier.



[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/32AF2BE](https://bit.ly/32AF2BE)

COMPAGNIES

Easyjet n'envisage pas un retour à pleine capacité avant 2023

En 2021, Easyjet affiche un chiffre d'affaires à 1,714 Md€, divisé par plus de deux sur un an et même par quatre par rapport à 2019. La low cost britannique fait état d'une perte de 1,35 Md€. Les revenus plongent (-77% par rapport à 2019) et les coûts par siège s'envolent (+60% par rapport à 2019) malgré une offre de sièges ramenée de 105 millions en 2019 à 28,2 millions en 2021. EasyJet se raccroche à l'été 2022.



[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3IWR9P8](https://bit.ly/3IWR9P8)



L'analyse de l'APNA:

A l'instar de toutes les compagnies européennes, Easyjet continue de perdre de l'argent, pénalisée par une baisse d'activité, le carburant qui grimpe et la rude concurrence sur les prix des lignes européennes. Malgré un réseau recentré sur les lignes les plus rentables, le revenu au siège est passé de 63,90€ en 2020 (et 67,5€ en 2019) à 59,42€ alors que le coût a lui grimpé de 81,16€ à 106,29€. Sur 2019 il se situait à environ 63€...Le retour à la normale ne sera donc pas avant 2023.



L'analyse de l'APNA:

Les acteurs de l'aérien français ont perdu la bataille de la communication face aux tenants de « l'aviation bashing ». L'APNA et l'association intersyndicale Omnes se sont associés aux Enac-Alumni, pour promouvoir la création de cet Observatoire afin d'objectiver l'impact du transport aérien sur le réchauffement climatique, en se basant sur les données et connaissances scientifiques. L'étape d'après sera un observatoire international, car l'écologie est par essence mondiale.



AVIATION DURABLE

Lancement de l'Observatoire de l'Aviation Durable

Le ministre des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, a lancé le 10 décembre, l'Observatoire de l'Aviation Durable dont l'objectif est de travailler à la fois sur les effets du transport aérien sur le réchauffement climatique et sur les actions mises en œuvre aux niveaux national, européen et international pour décarboner le secteur, avec le concours d'acteurs et d'observateurs du secteur.



[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3MFC953](https://bit.ly/3MFC953)