

FLIGHT NEWS RECORDER #41

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:

“ Sur le fond, depuis que l'Europe a ratifié l'accord inégal d'Opensky avec le Qatar, ce dernier trouve maintenant plus d'intérêt à jouer la carte Boeing dans ses relations avec les USA qu'avec une Europe qui lui a vendu le court terme (la vente d'avion aujourd'hui remise en cause) contre le long terme (l'accès au marché européen). ”



CONSTRUCTEURS

Peinture de l'A350 : Airbus annule les A321neo de Qatar Airways

Qatar Airways a assigné Airbus devant la Haute Cour de Londres pour une indemnité de 618 millions de dollars pour l'immobilisation par la DGAC Qatari de ses 21 A350 depuis août 2021 pour des problèmes de peinture.

En réponse, Airbus a confirmé avoir annulé la commande de 50 A321neo passée par la compagnie aérienne Qatar Airways ce qui limitera ses capacités de croissance. Selon Airbus, Qatar Airways a « cherché à organiser ou a acquiescé » à la décision de la DGAC Qatari d'immobiliser les avions pour des questions cosmétiques de peinture parce qu'il était dans son intérêt économique de le faire « compte tenu de l'impact de la pandémie de coronavirus ».



LIEN DE L'ARTICLE → [HTTPS://BIT.LY/300TBOY](https://bit.ly/300tboy)

COMPAGNIES

Trafic aérien mondial : 2,3 milliards de passagers en 2021 vs. 4,5 milliards en 2019

Selon l'OACI, 2,3 milliards de passagers ont été transportés par avion dans le monde en 2021 contre 4,5 milliards de passagers en 2019. Cette baisse de 50% du nombre de passagers est associée à une réduction de 40% de l'offre. Les compagnies ont perdu 324 milliards de dollars en 2020. L'OACI envisage pour 2022 des scénarii oscillants entre -26 % et -31 % de passagers par rapport à 2019 et des pertes de chiffre d'affaires entre 186 et 217 milliards de dollars.



PLUS DE DÉTAILS ICI → [HTTPS://BIT.LY/30SV5K](https://bit.ly/30sv5k)



L'analyse de l'APNA:

“ Quels que soient les analystes, le retour à un trafic similaire à 2019 n'est pas envisagé en 2022. Les pertes cumulées de compagnies aériennes s'ajouteront aux pertes des aéroports, des agences de contrôle aérien et des autres acteurs du transport aérien qui vont tous devoir rembourser leurs dettes. L'augmentation des prix ainsi induits aura logiquement un effet sur une activité où l'élasticité prix est élevée. ”



ÉCONOMIE

Aéroports de Paris : 42 millions de passagers en 2021

Paris Aéroport (CDG + Orly + le Bourget) aura accueilli en 2021 seulement 38.8% des passagers de 2019, avec une note positive pour Orly à 49.4% et un moins pour le trafic international hors Europe de 37.8%. Décembre 2021 montre une hausse des passagers à 64.5% comparée à décembre 2019 avec 60.3% pour CDG et 75% pour Orly.



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

L'analyse de l'APNA:

“ Les chiffres délivrés par ADP montrent que le retour des passagers est effectif dès l'allègement des contraintes sanitaires. Sauf en Chine où le trafic aérien international a été réduit de 98% et qui annonce un maintien de fermeture des frontières en 2022, le reste du monde devrait permettre une presque libre circulation des passagers vaccinés d'ici l'été ; sauf nouveau variant !.. ”



AVIATION DURABLE

France : l'avenir du secteur aéronautique passe par sa décarbonation avec une filière SAF

Le secteur aéronautique français -qui totalise 263.000 emplois, 4,3 % du PIB et représente 34 milliards d'euros d'excédent commercial- doit intensifier ses efforts pour réduire ses émissions de gaz à effets de serre afin d'assurer son avenir, selon un rapport parlementaire publié mercredi. Entre 2010 et 2018, les émissions de CO2 issues du transport aérien ont augmenté de seulement 28,5 % quand le trafic aérien a augmenté de 153 %, grâce aux avions de nouvelle génération.



PLUS DE DÉTAILS ICI → [HTTPS://BIT.LY/3AKOL4P](https://bit.ly/3akol4p)



L'analyse de l'APNA:

“ La décarbonation de l'aérien passe d'abord par le renouvellement des flottes tant que les capacités de production des carburants durables (SAF) ne seront pas suffisantes. La création d'une filière de production des SAF doit être structurée par des incitations fiscales et non pas par la taxation. La neutralité carbone de l'aérien d'ici 2050 ne peut être financée par les seules compagnies aériennes déjà très endettées. ”

