

FLIGHT NEWS RECORDER #61

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.

TRANSPORT AERIEN

Transport aérien : la crainte que le fort rebond estival ne soit qu'un feu de paille

Pourtant, là où le secteur s'enthousiasmait il y a quelques semaines encore avec des engagements record pour cet été, la prudence est revenue dans les discours en raison de faibles réservations de l'automne. Si le nombre de dossiers du segment loisirs a augmenté de 8 % cet été par rapport à 2019 pour un chiffre d'affaires qui a bondi de 20 % (avec donc un budget moyen qui augmente permettant d'absorber une partie de la hausse actuelle des coûts de transports), les réservations business de l'automne ne sont pas au rendez-vous.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3MMRRT2](https://bit.ly/3MMRRT2)



L'analyse de l'APNA:

“ le voyage d'affaires prend traditionnellement le relais des vols touristiques en septembre. Or, la demande corporate apparaît en retrait, avec une activité encore comprise entre 70 et 80 % du niveau de 2019 sans perspectives de rattrapage pour le moment, que ce soit en 2022 ou en 2023 en raison de la multiplication des signaux inquiétants : guerre en Ukraine, inflation, prix du pétrole doublé, baisse de l'euro face au dollar, matières premières, difficulté de recrutement possible résurgence de la pandémie. ”



L'analyse de l'APNA:

“ Au sortir de la crise, la flotte de Fedex compte plus de 650 appareils et son bénéfice annuel a quadruplé en 2021 (5,2 milliards de dollars). UPS, forte de 290 avions, a réalisé un bénéfice opérationnel annuel ajusté de plus de 13 milliards de dollars. En Europe, DHL, qui compte 260 avions, a doublé son bénéfice net à plus de 5 milliards d'euros. Airbus prévoit d'ici à 20 ans la vente de 2.500 avions Airbus cargos, neufs et reconvertis, dont 1500 gros porteurs (plus de 40 tonnes de charge offerte). ”

TRANSPORT AERIEN

Fret aérien : la bulle va-t-elle exploser ?

L'aérien représente 1 % du volume du fret dans le monde et 30 % en valeur. La moitié est transportée dans les soutes des avions passagers. Avec le Covid, la capacité des gros porteurs passagers a subitement disparu. Résultat : les prix ont augmenté et le marché de la conversion des avions a été stimulé. Cette bonne santé du fret aérien a donné des idées aux autres logisticiens. L'armateur CMA CGM a lancé sa propre compagnie Air Cargo début 2021 et prévoit la création d'une flotte de 12 avions de transport d'ici 2026 avec un accord de partage des soutes des 260 avions long courrier d'AF-KLM

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

TRANSPORT AERIEN

Olivier Andriès, Safran : « Nous sommes passés d'un choc de demande à un choc d'offre »

Le transport aérien a été soumis à une succession de crises (la crise du Boeing 737 Max , le Covid, la crise russo-ukrainienne) qui l'a soumis à un choc sans précédent passant d'une absence de demande pendant la crise à un choc d'insuffisance d'offre en sortie de crise; avec en corollaire un choc inflationniste, que la crise ukrainienne n'a fait qu'amplifier et qui risque de durer. Les prix des billets d'avion ont augmenté en moyenne de plus de 10%.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3MN9EL5](https://bit.ly/3MN9EL5)



L'analyse de l'APNA:

“ D'après les compagnies aériennes , la clientèle est relativement peu sensible à l'augmentation du prix des billets d'avion. L'envie de voyager est si forte, après deux années de privations, qu'on ne voit pas d'impact sur la demande. Par ailleurs, le billet d'avion n'est pas toujours ce qui coûte le plus cher dans un voyage touristique (parking d'aéroport, taxi à destination...). La forte demande de voyage aérien de l'été sera-t-elle seulement un épiphénomène de rattrapage ? ”



L'analyse de l'APNA:

“ Les compagnies Majors ont bénéficié largement du soutien des Etats actionnaires, car l'existence d'une compagnie aérienne basée est essentielle pour la qualité de l'emploi, mais surtout pour le maintien de la connectivité, condition indispensable à la localisation des sièges sociaux des entreprises multinationales. SAS, comme Finnair, paient le plus cher leur localisation au Nord de l'Europe, obligeant à contourner largement l'espace aérien russe et ukrainien. ”

COMPAGNIES AERIENNES

L'État suédois cesse d'injecter du cash dans la compagnie scandinave SAS, toujours déficitaire

La Suède et le Danemark sont de loin les premiers actionnaires de la compagnie SAS, avec 21,8% du capital alors que la Norvège est sortie de son capital en 2018. En 2020, l'entreprise avait notamment réduit de 40% ses effectifs en supprimant 5.000 postes. Au deuxième trimestre, SAS avait annoncé de nouvelles pertes de 150 millions d'euros alors que sa valorisation boursière n'est plus que de 500 millions d'euros. L'Etat suédois actionnaire accepte de convertir sa dette en capital, mais n'injectera plus de cash.

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

COMPAGNIES AERIENNES

La low-cost hongroise Wizz Air a résisté à l'impact de la guerre en Ukraine

Wizz Air, la troisième low cost européenne (124 avions et 260 en commande) centrée sur l'Europe centrale paie plus que ses concurrentes le prix de la fermeture des espaces aériens, ukrainien, Russes et Biélorusse, mais aussi de son absence de couverture carburant. Si Wizz Air reste parmi les compagnies qui ont le mieux résisté à la crise sanitaire, avec 27,1 millions de passagers transportés sur un an, elle perd 642,5 millions d'euros pour 1,663 milliard de chiffre d'affaires.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3NP4TLZ](https://bit.ly/3NP4TLZ)



L'analyse de l'APNA:

“ Commentaire : Wizzair est la petite sœur de Ryanair en termes d'absence d'éthique sociale et fiscale. L'été dernier, son chef pilote déclarait profiter de la crise pour se débarrasser des pilotes non complaisants. Cette semaine, c'est son CEO qui, d'une part, prépare la création d'une filiale à Malte, où le taux d'imposition sur les billets vendus hors de l'île est de 0 % et d'autre part, déplore que l'absentéisme fatigue des équipages génère des coûts insupportables. Pour accéder à la vidéo du CEO, cliquer sur ce lien : [LIRE LA VIDEO DU CEO DE WIZZAIR](https://bit.ly/3NP4TLZ) ”