

FLIGHT NEWS RECORDER #78

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.



AÉROPORTS

LE CHIFFRE D'AFFAIRES D'AÉROPORTS DE PARIS (ADP) S'ENVOLE EN 2022

Le groupe Aéroports de Paris, gérant 29 plateformes aéroportuaires dans le monde, a réalisé un chiffre d'affaires de 3,38 milliards d'euros sur les trois premiers trimestres de 2022, à comparer aux 3,5 milliards d'euros de la même période de 2019, retrouvant plus des trois quarts (76,6%) des clients de 2019, mais surtout 86,8% de leurs passagers de l'été 2019 à Orly et CDG.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://RB.GV/NOV1EX](https://rb.gv/NOV1EX)

L'analyse de l'APNA:

Le groupe ADP prévoit toujours un retour aux niveaux de trafic passagers de 2019, entre 2024 et 2026 dans les aéroports parisiens. La marge d'exploitation (EBITDA) y est déjà de 34% (au lieu de 45% avant Covid). Le retour au « monde d'avant » met en exergue l'absence de partage de la valeur entre compagnies aériennes qui visent une marge de 10% et aéroports en situation monopolistiques pour lesquels une marge de plus de 40% apparaît naturelle.



COMPAGNIES

Air France-KLM confirme son retour aux bénéfices après un été exceptionnel

Le groupe Air France-KLM a dégagé un bénéfice d'exploitation de plus de 1 milliard d'euros au troisième trimestre, proche de son plus haut historique. Air France-KLM est désormais quasi-assuré de pouvoir terminer l'année avec un résultat d'exploitation positif pour 2022 - le premier depuis 2019 -, « de plus de 900 millions d'euros », soit une marge annuelle d'environ 5%. Le trafic, revenu en moyenne à 85 % du niveau 2019 au troisième trimestre, ne semble pas fléchir au quatrième trimestre, malgré les menaces de récession en Europe

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://RB.GV/AYV1AC](https://rb.gv/AYV1AC)



L'analyse de l'APNA:

Alors que KLM a longtemps été la compagnie la plus rentable du groupe AF-KLM, elle fait face aujourd'hui aux restrictions de capacité imposées à Amsterdam-Schiphol. L'incapacité de l'aéroport hollandais à faire face au retour du trafic a déjà fait perdre à KLM 225 millions d'euros de recettes cet été et 130 millions d'euros en 6 mois afin de dédommager les passagers victimes de retards.



LOW-COST

Les compagnies low-cost ont grignoté de nouvelles parts de marché en Europe

D'après Eurocontrol, les compagnies low-cost ont gagné en parts de marché passant de 31,9% en nombre de vols intra-européens de juin à septembre 2019 à 32,5% en 2022. Eurocontrol souligne toutefois que la situation actuelle n'est toujours pas revenue à la normale et qu'il s'attend à ce que les compagnies aériennes traditionnelles regagnent du terrain à l'avenir.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://RB.GV/IFB19D](https://rb.gv/IFB19D)

L'analyse de l'APNA:

Transavia, Ryanair et Wizz Air ont dépassé leur offre de 2019 sur cette période de neuf mois, Transavia de 42%, Ryanair de 9% et Wizz Air de 12%. Ryanair à elle seule a opéré 10,1% des vols intra-européens entre janvier et septembre (avec une moyenne de 2 584 vols quotidiens). Les compagnies Majors ont toutes décider de prendre une part du gâteau des Low Cost en créant leur propre Low Cost : Transavia (AF-KLM), Vueling (IAG-British Airways), Eurowings (Lufthansa)



RYANAIR

Comment Ryanair a fini par normaliser ses pratiques sociales en France

Après avoir banni les syndicats pendant plus de trente ans, Ryanair a fini par signer des accords collectifs dans ses principaux marchés. Ryanair a finalisé le 12 octobre un premier accord collectif PNC avec le SNPNC-FO français et Unite britannique, 3 mois après avoir signé un accord sur cinq ans avec le SNPL. En 2019 et 2020, la compagnie était déjà parvenue à des accords comparables avec les syndicats de pilotes en Allemagne, en Italie et en Irlande.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://RB.GV/HJSP4P](https://rb.gv/HJSP4P)



L'analyse de l'APNA:

La compagnie low cost, dont le patron, Michael O'Leary, disait préférer « se couper la main » plutôt que de devoir serrer celle d'un syndicaliste, semble s'être convertie au dialogue social. La compagnie n'est plus considérée comme la pire des low cost, mais « elle n'est pas encore une compagnie comme les autres, car selon un délégué syndical SNPNC, la grève n'a permis que la mise en conformité avec la loi française et donc la fin des pratiques illégales ». Quoi qu'il en soit, la majorité des salariés en France sont des travailleurs étrangers qui peuvent être envoyés sur une autre base du jour au lendemain



AFRIQUE

Air Côte d'Ivoire passe au long-courrier

La compagnie Air Côte d'Ivoire, basée à Abidjan, vient de commander deux gros porteurs Airbus A330-900neo livrable en 2024/2025, pour desservir l'Europe et le Moyen-Orient. L'objectif est de mettre en correspondance les vols régionaux de dix-huit destinations africaines, difficiles à rentabiliser, avec des vols long-courriers en correspondance à Abidjan vers l'Europe, le Moyen-Orient, et peut-être les États-Unis, des liaisons qui dégagent beaucoup plus de marges.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://RB.GV/IVP141](https://rb.gv/IVP141)

L'analyse de l'APNA:

De 1961 à 2002, onze pays s'étaient associés à parts égales dans Air Afrique, compagnie aérienne long et moyen-courrier (Cameroun, République Centrafricaine, Congo-Brazzaville, Côte d'Ivoire, Bénin, Gabon, Burkina Faso, Mauritanie, Niger, Sénégal, Tchad). La création d'Air Côte d'Ivoire en 2012 est la seule tentative réussie d'un de ces 11 Etats de création d'une compagnie internationale hubée, avec 6 A319/320, 4 Dash 8 et bientôt 2 A330.

