

# FLIGHT NEWS RECORDER #87

**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

### Le transport aérien français paré pour son redécollage

Cette rétrospective des événements de 2022 montre les évolutions du transport aérien français. Concentrés sur une reprise d'une ampleur plus importante qu'espérée, les opérateurs ont également commencé à préparer les évolutions des prochaines années : La nouvelle compagnie cargo CMA-CGM et ses 9% de participation capitalistique dans AF-KLM, le développement de Transavia, la rénovation du contrôle aérien français, la réouverture du Terminal 1 de CDG, et la reprise des cadets pilotes.

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



L'analyse de l'APNA:

“En 2022, les Français ont bel et bien renoué avec le voyage et comptent toujours en profiter en 2023. En effet, 71% des Français ont l'intention de voyager en 2023, contre 42% l'an passé, soit une augmentation significative de 29 points. Le transport aérien français devrait croître alors qu'Airbus et Boeing peinent à répondre à la demande et que l'aérien cherche à recruter sans toujours trouver suffisamment de candidats répondant à ses critères de compétence.”



L'analyse de l'APNA:

“Les coûts fixes étant déjà couverts, tout apport de trafic pourrait s'avérer rentable : la situation financière pourrait encore s'améliorer avec la hausse de capacité prévue l'an prochain : de 85 % du niveau de 2019 atteint fin 2022, le groupe doit passer à plus de 90 % l'an prochain sans que cela suffise pour trouver les 2.8 milliards nécessaires à la restauration des fonds propres et les 2.5 milliards de PGE à rembourser d'ici mai 2025. Tout cela va nécessiter de nouvelles opérations capitalistiques dans les mois à venir.”

## COMPAGNIES AERIENNES

### Air France-KLM : des défis encore nombreux en 2023

L'année 2022 aura été celle du renouveau du transport aérien et d'Air France. Après dix milliards d'euros de pertes cumulées lors des deux premières années de la pandémie de Covid-19, le groupe AF-KLM est bénéficiaire, mais a retrouvé des problèmes plus traditionnels : maîtrise des coûts, facture carburant, gestion de la capacité et du réseau. Mais il doit encore composer avec des difficultés héritées de cette sombre période Covid et il a l'obligation légale de renforcer ses fonds propres avant la fin de l'année 2023.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3I04JK](https://bit.ly/3I04JK)

## COMPAGNIES AERIENNES

### Vente d'ITA Airways: un décret ouvre la voie à la remise des offres, Lufthansa part favori

Les offres des différents candidats à la privatisation d'ITA Airways peuvent ainsi être déposées suite à la publication du décret de privatisation. Favori depuis plusieurs semaines, le groupe Lufthansa devrait en remettre une - d'autant que ledit décret semble lui être taillé sur mesure. Lufthansa vise une part d'environ 40%, évaluée entre 180 et 200 millions d'euros, et pourrait monter jusqu'à 100% du capital à moyen terme.

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



L'analyse de l'APNA:

“L'enjeu de cette privatisation est le maintien d'ITA, successeur d'Alitalia, en tant que compagnie de référence italienne, dans l'alliance Skyteam, ou son passage chez Star Alliance. Contrairement à Lufthansa qui a déjà remboursé ses aides d'Etat, le plan industriel d'Air France pour ITA est limité par son interdiction de prendre plus de 10% du capital d'un concurrent alors qu'ITA-Alitalia reste un enjeu de politique intérieure italienne influencée par la relation diplomatique franco-italo-allemande.”

## AVIATION DURABLE

### 2023, année zéro des avions à hydrogène

Le début de l'année devrait voir les premiers vols d'essais d'avions de transport régionaux « zéro émission », propulsés par des moteurs électriques couplés à une pile à combustible. L'anglais, ZeroAvia lance le Dornier 228 (19 places) dont l'un des deux turbopropulseurs a été remplacé par un moteur à hélice électrique couplée à une pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène gazeux tandis que l'américain Universal Hydrogen teste son moteur électrique associé à une pile à hydrogène, à bord d'un Dash 8-300 (50 passagers).

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



L'analyse de l'APNA:

“L'aviation sait urgent la démonstration d'une aviation décarbonée. La production d'une hydrogène verte (à partir d'énergie renouvelable) deviendra rapidement l'enjeu de l'avion court-courrier du futur. Sachant que l'hydrogène liquide détient une capacité calorifique 3 fois inférieure au kérosène, les avions à hydrogène auront une autonomie limitée, sauf à revoir l'architecture de l'avion (Aile volante) pour des réservoirs accrus.”

## SECURITE DES VOLS

### Les compagnies aériennes les plus sûres du monde en 2023

Tous les ans depuis 2013, le site spécialisé AirlineRatings effectue un classement et désigne les compagnies les plus sûres du monde. Pour arriver à ce classement, le site prend en compte plusieurs paramètres, notamment : les accidents sur 5 ans, les incidents graves sur deux ans, les audits des instances dirigeantes de l'aviation et des principales associations ; l'âge de la flotte, l'analyse experte de la formation des pilotes et les protocoles COVID.

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

1. QUANTAS	11. CATHAY PACIFIC AIRWAYS
2. AIR NEW ZEALAND	12. HAWAIIAN AIRLINES
3. ETIHAD AIRWAYS	13. SAS
4. QATAR AIRWAYS	14. UNITED
5. SINGAPORE AIRLINES	15. LUFTHANSA/SWISS GROUP
6. TAP AIR Portugal	16. FINNAIR
7. EMIRATES	17. BRITISH AIRWAYS
8. ALASKA AIRLINES	18. KLM
9. EVA AIR	19. AMERICAN AIRLINES
10. VIRGIN AUSTRALIA/ATLANTIC	20. DELTA AIRLINES

L'analyse de l'APNA:

“On notes que l'Europe et les USA sont quasiment absentes du Top 10 des compagnies les plus sûres, avec pour seuls représentants TAP Air Portugal et Alaska Airlines !...ce qui laisse à penser que les critères de classement ne sont pas adaptés aux compagnies occidentales qui privilégient la transparence et les remontées d'information dans le cadre d'une « culture juste », qu'on sait ne pas être la principale qualité des compagnies du Moyen-Orient.”