

FLIGHT NEWS RECORDER #92

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.

A350

Airbus et Qatar Airways ont trouvé un accord à l'amiable sur l'A350

En novembre 2020, la DGAC Qatarie décidait l'immobilisation progressive de 29 de ses 53 A350 en raison d'une peinture dégradée qui aurait mis en cause la sécurité des vols. Qatar Airways demandait opportunément plus de 200 000\$ par jours d'immobilisation de chacun des 23 avions (soit 4 milliards\$ en 2023) dont elle n'avait pas l'utilisation pendant la période Covid. En réponse, Airbus annulait la commande du Qatar de 50 A321 et A350. Le litige est donc aujourd'hui classé par un accord secret.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTP://BIT.LY/3YJMUUJ](http://bit.ly/3YJMUUJ)



L'analyse de l'APNA:

“En octobre 2021, lorsque la commission européenne valida l'accord inéquitable de ciel ouvert entre l'Europe et le Qatar ouvrant un marché de 500 millions de consommateurs à un pays qui n'en comporte qu'à peine plus d'1 million, chacun s'est logiquement interrogé sur les compensations cachées ou une corruption potentielle qui est aujourd'hui apparue en octobre 2022 avec le Qatargate au parlement européen. Le caractère secret de l'accord Airbus / Qatar interroge sur les compensations accordées au Qatar ?”

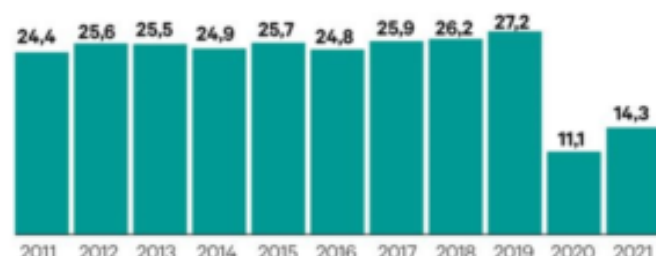
ECONOMIE

Comment une discrète retouche du code du commerce pourrait grandement aider Air France

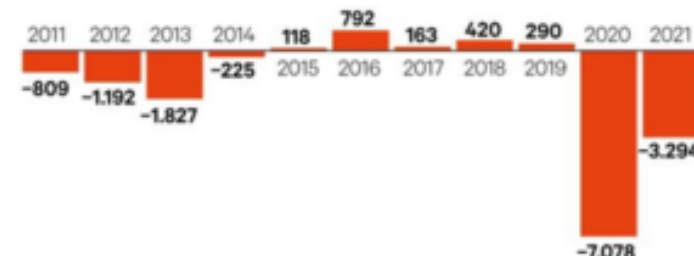
Le code du commerce limite à 2 ans le délai pour les sociétés commerciales pour ramener leurs fonds propres à un niveau au moins égal à la moitié de leur capital social (la somme apportée à la création de l'entreprise) sous peine de risquer leur dissolution par un tribunal de commerce. La mise en conformité prochaine du droit français au droit européen donnerait 4 ans aux sociétés pour reconstituer leurs fonds propres et ferait disparaître la sanction de liquidation.

Les résultats d'Air-France KLM

Chiffre d'affaires
En milliards d'euros



Résultat net part du groupe
En millions d'euros



L'analyse de l'APNA:

“Suite aux 10 milliards de pertes Covid en 2020/2021, Air France se retrouve, depuis deux ans, avec 2.8 milliards € de fonds négatifs et elle doit encore faire face à de lourdes échéances qui ne lui permettent pas de reconstituer ses fonds propres d'ici la fin 2023. La priorité du Groupe Air France-KLM est au désendettement (2.5 mds de PGE à rembourser avant mai 2025) et aux achats d'avions (33 A350 et 100 A320/321 Neo), plutôt qu'au renflouement de ses capitaux propres. Le délai de 2 ans porté à 4 ans par la loi pour ce renflouement serait opportun pour Air France, comme pour beaucoup d'autres sociétés impactées par la crise sanitaire.”

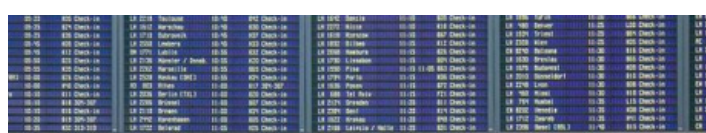
[LIEN DE L'ARTICLE → HTTP://BIT.LY/3YOHUTB](http://bit.ly/3YOHUTB)

TRANSPORT AERIEN

OACI : le trafic mondial retrouvera ses niveaux d'avant-Covid en 2023

Au niveau mondial, le trafic pour l'ensemble de l'année 2022 a atteint 68,5% de 2019. Le trafic total du seul mois de décembre 2022 atteint 76,9% du niveau de décembre 2019. Selon l'OACI, le trafic de passagers va revenir en 2023 à son niveau de 2019, avant de le dépasser de 3% d'ici fin 2023, avec un retour à la rentabilité opérationnelle des compagnies aériennes fin 2023, après trois années consécutives de pertes.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTP://BIT.LY/3YSLJOI](http://bit.ly/3YSLJOI)



L'analyse de l'APNA:

“Le Groupe AF s'organise pour une activité au niveau pré-pandémique à l'été 2023 avec l'embauche de 400 pilotes en 2023, s'ajoutant aux 400 déjà embauchés en 2022, auxquels s'ajoutent l'embauche de 100 pilotes chez Hop. Le nombre de pilotes du Groupe Air France devrait dépasser les 5000 au cours de l'année 2023.”

REFORME DES RETRAITES

L'aviation de ligne victime collatérale de la réforme des retraites

Le report de 62 à 64 ans de l'âge légal de départ en retraite, ajouté à la réduction de 36 mois à 27 mois de la durée d'indemnisation chômage de fin de carrière, aura des conséquences pour les pilotes qui partent en moyenne à 63 ans et pour les PNC qui partent en retraite en moyenne à 56 ans. Le règlement légal de la CRPN ne permet de donner une prime de rattachement que limitée aux 62 ans, pour compenser le manque éventuel d'annuités lors du départ en retraite.

[LIEN VERS L'ARTICLE → HTTP://BIT.LY/3YSSYBU](http://bit.ly/3YSSYBU)



L'analyse de l'APNA:

“La plus grande partie des pertes médicales de licence ont lieu après 55 ans. Le report à 64 ans de l'âge légal de départ, pour toucher la pension du régime général, aura un impact non négligeable sur les pilotes qui ne peuvent poursuivre leur carrière jusqu'à l'obtention de leurs annuités. De plus, les carrières hachées d'une partie des pilotes ayant travaillé à l'étranger ne leur permettent pas d'acquérir suffisamment d'annuités avant 64 ans. Le report d'âge s'appliquera de fait directement à eux sans tenir compte de la pénibilité de leur carrière. Le gouvernement pourrait s'orienter vers une extension de la prime de rattachement de la CRPN de 62 ans à 64 ans sans que l'on sache encore qui la financerait !”

LOW COST

Les low cost championnes de la connectivité aérienne des régions

Selon l'Union des aéroports français (UAF), entre 2010 et 2019, le trafic aérien domestique français a augmenté de 24 % mais de seulement de 5% sur les lignes radiales partantes de Paris et de 72% sur les lignes transversales. Les lignes transversales sont ainsi passées de 29 % du trafic domestique en 2010 à près de 40 % de celui-ci en 2019. La part de marché des compagnies low cost en France atteint 37 % en 2019 et plus de la moitié des capacités offertes (54 %) sur ces lignes transversales en 2019.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3XO50UE](https://bit.ly/3XO50UE)



L'analyse de l'APNA:

“Le réseau ferré français ne permet pas la mobilité rapide entre régions puisque globalement organisé en radiale vers Paris. L'avion est alors un outil de désenclavement des régions. D'ici 10 ans, l'avion régional électrique, limité par son autonomie, sera un vecteur interrégional répondant mieux aux contraintes d'émissions polluantes et de biodiversité que le rail.”

SECURITE DES VOLS

La culture de sécurité en question chez Qatar Airways

Selon le site [THE AVIATION HERALD](http://theaviationherald.com) : À 1800ft après le décollage de nuit de Doha, un B787 de Qatar Airways est redescendu à 850 ft avec un vario de 3000 ft/mn amenant l'avion au-delà de la VFE suite à une perte de conscience de la situation (situation awareness). L'incident « n'a pas été signalé aux autorités et n'a été découvert que plus tard ».



L'analyse de l'APNA:

“Le 3 janvier 2023, le site [AIRLINERATINGS](http://airlineratings.com) a classé Qatar Airways au 4ème rang mondial des compagnies aériennes les plus sûres parmi 385 compagnies évaluées à partir de critères multiples dont les accidents sur 5 ans, les incidents graves sur deux ans, les audits IOSA et la formation des pilotes. L'absence notoire de « culture juste » dans les pays où les sanctions sont quasi systématiques après la découverte d'incident expliquent aussi pourquoi le taux de report d'incidents est si faible dans les compagnies des pays non démocratiques et donc si bon, le classement de leur compagnie nationale.”

[LIEN VERS L'ARTICLE → HTTP://BIT.LY/3XOV0KI](http://bit.ly/3XOV0KI)