

# FLIGHT NEWS RECORDER #98

**Flight News Recorder, l'essentiel de l'actu de l'industrie aéronautique en 10 minutes.**

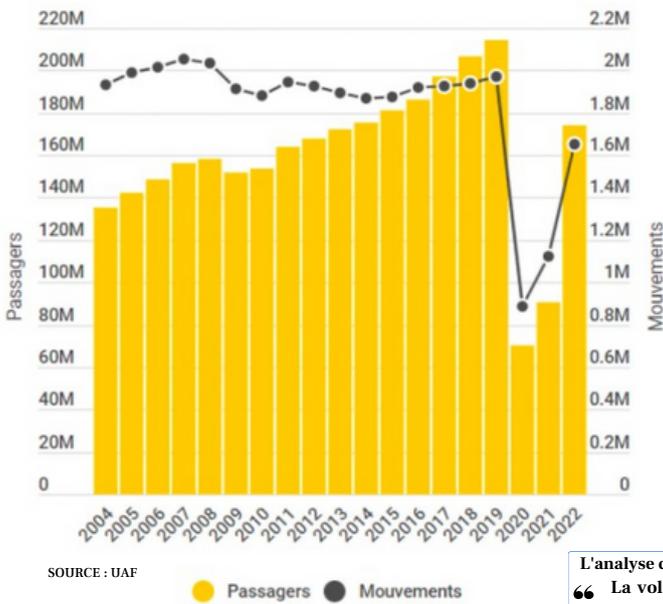
Cliquez sur un article pour voir le document en meilleure qualité.

## RETRAITES

### La retraite à 67 ans pour les pilotes de ligne américains ?

Alors que 5000 pilotes américains partiront en retraite dans les 2 ans et que déjà plus de 400 avions régionaux sont coconnés en raison d'un manque de pilotes, des sénateurs américains proposent le passage de la limite d'âge à 67 ans. Le syndicat de pilote US-ALPA s'y oppose, sachant notamment que cette mesure nationale américaine ne permettrait pas aux pilotes de plus de 65 de voler à l'international.

[PLUS DE DÉTAILS ICI →](#)



[LIEN DE L'ARTICLE →](#)



L'analyse de l'APNA:

“ Lorsqu'en 2006, l'OACI a élevé la limite d'âge des pilotes à 65 ans, le débat n'était pas entre 60 ans et 65 ans, mais entre 65 ans et pas de limites, sinon celles liées aux aptitudes professionnelles et médicales. Une nouvelle augmentation au-delà de 65 ans nécessiterait de nombreuses années pour une étude d'impact préalable à un consensus d'une majorité des 192 Etats membres (aujourd'hui pour la plupart opposés) avant une mise à l'ordre du jour à l'Assemblée Générale trisannuelle. ”

## TRANSPORT AERIEN

### Le trafic aéroportuaire français de 2022 en retrait de 18,8% par rapport au niveau pré-crise

Le trafic européen de 2022 a été en retrait de 21% par rapport à 2019. Avec encore des marchés long-courriers perturbés, l'aéroport Paris CDG est en retrait de 25% par rapport à son trafic de 2019, tandis que Paris-Orly plus tourné vers le court et moyen-courrier, affiche une baisse de 8%. En 2022, le trafic low cost représente 43% du trafic de la France métropolitaine, soit plus de 69 millions de passagers, alors qu'il représentait 35% du trafic en 2019.

L'analyse de l'APNA:

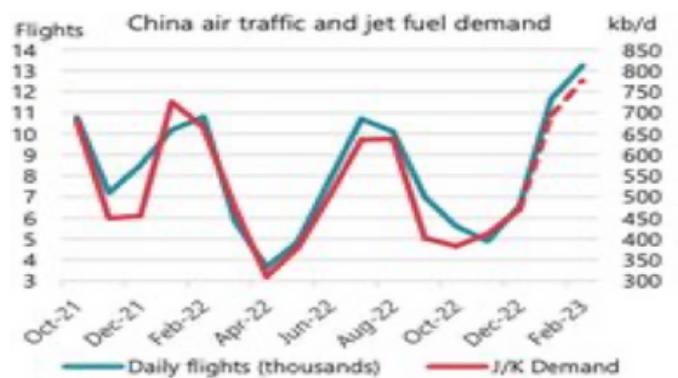
“ La volonté gouvernementale d'interdire l'avion là où une alternative ferroviaire existe en moins de 2h30 a largement renforcé le trafic des lignes transversales où la part de marché des compagnies low cost est passée de 23% à 54% en 10 ans alors que l'offre ferroviaire y est quasiment inexistante. Ainsi, l'absence de possibilité de réelle connexion train/avion à Orly contraint les passagers à rechercher une alternative de connexion sur d'autres aéroports ”

## ASIE

### Les besoins chinois de kérosène soutiennent la demande mondiale de pétrole

Si la demande mondiale de pétrole va atteindre un record historique cette année, à 102 millions de barils par jour (mb/j), le principal contributeur à cette hausse sera le kérosène. Sur les 2,2 mb/j supplémentaires de brut qui devraient être consommés en 2023 par rapport à 2022, 57% (1,17 mb/j) le seront sous forme de carburant pour avions avec une croissance de la demande aérienne chinoise de 67% en 2023 par rapport à 2022.

[LIEN DE L'ARTICLE →](#)



L'analyse de l'APNA:

“ Le nombre de vols ne reflète pas la même corrélation avec la demande de kérosène de 2019, en raison à la fois de la baisse du nombre des vols long-courriers à l'échelle internationale, et de l'efficacité énergétique des nouveaux modèles d'avions qui vont consommer 20 à 40% de carburant de moins que les modèles précédents. Même si le volume du trafic mondial devrait revenir à la fin du deuxième trimestre 2023 à son niveau de 2019, la demande de kérosène ne représentera que 94% de celle de la même période de 2019. ”



L'analyse de l'APNA:

“ La leçon est que l'aérien est un marché international où les acteurs doivent jouer avec les mêmes règles, sauf à sortir du jeu. Le choix de la République Dominicaine pourrait servir de leçon aux apprentis sorciers qui souhaitent une taxation spécifique du kérosène en France qui n'aurait d'autre effet qu'une distorsion de concurrence au détriment des compagnies françaises. Seule l'action collective sera efficace pour réduire l'impact écologique. ”

## COMPAGNIES

### Finnair : petit traité de résilience par temps de guerre

Avant Covid, le réseau de Finnair était à 50% entre l'Europe et l'Asie du Nord (Chine, Japon, Corée du Sud) via son hub d'Helsinki. Après le Covid qui a vu les frontières de son réseau en grande partie fermées, c'est l'interdiction de survol du ciel russe qui rend ses vols 3 heures plus longs que ses concurrents asiatiques qui continuent à survoler la Russie. Son équilibre économique temporaire tient aujourd'hui à l'augmentation généralisée de 30% des prix et à la location de ses avions en période de sous-capacité des compagnies aériennes.

[PLUS DE DÉTAILS ICI →](#)

## TOURISME

### Pourquoi il va être plus difficile de se rendre en vacances en République dominicaine

Air France et Corsair arrêtent leurs liaisons vers la République Dominicaine pour absence de rentabilité, en raison de la surtaxe locale sur le kérosène qui le rendrait 35% plus cher qu'aux Antilles françaises, et 80% qu'à Orly. Le dernier opérateur en vol direct est Air Caraïbes en A350-1000 qui s'interroge pour déployer plus de capacité, notamment sur l'hiver prochain, tout en restant rentable.

[LIEN VERS L'ARTICLE →](#)



L'analyse de l'APNA:

“ La distorsion de concurrence avec les pays qui n'appliquent pas les sanctions est encore plus manifeste pour Finnair que pour les compagnies françaises, mais elle pose un problème de fond que les politiques doivent régler. Le gouvernement américain devrait intervenir pour défendre ses compagnies américaines qui calculent une perte de 2 milliards de dollars liée à cette distorsion de concurrence des compagnies aériennes chinoises, mais aussi des compagnies du Golfe, Turques ou Indiennes. L'Europe va devoir défendre ses propres intérêts. ”