

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.

TRAFIC AERIEN

Trafic aérien en France : 93,7% des niveaux de 2019 en février

Selon la DGAC, le trafic aérien français de février 2023, - corrigé des effets des grèves- correspond à 94,7% de celui de février 2019. Le trafic domestique de février 2023 est à 84.6% de 2019, l'Outre-mer à 104% tandis que l'international est à 96,1% (Afrique 115%, Asie 76%). Ces chiffres sont à comparer avec le trafic de l'année 2022 sur les aéroports français à 81.2% de 2019.

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



L'analyse de l'APNA:

“ la reprise solide et rentable du transport aérien français se confirmant de mois en mois, les compagnies aériennes sont à la recherche de pilotes pour assurer leur croissance rapide avec une préférence pour les pilotes expérimentés afin d'éviter le goulet d'étranglement des capacités insuffisantes de formation dans les compagnies où logiquement la priorité est donnée à l'exploitation sur la formation. ”

AEROPORTS

Temps d'attente aux frontières : le baromètre ADP pour février

ADP a déployé des capteurs permettant de compter le nombre de passagers en temps réel dans une file d'attente, notamment au passage de la Police Aux Frontières (PAF). En février, 44.400 passagers ont attendu plus de 45 mn leur passage à la PAF ! Une ouverture de 255 postes de fonctionnaires de la PAF pour Orly et CDG a donc été décidée pour anticiper un été très achalandé dans les aéroports.

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



L'analyse de l'APNA:

“ Les changements commencent toujours par la prise de conscience du problème. Les attentes excessives générées par les effectifs insuffisants de la PAF en France depuis de très nombreuses années ont incité les opérateurs touristiques chinois à débiter leur voyage européen par l'Allemagne où l'accueil est organisé aux frontières. L'indicateur du service très dégradé des attentes insupportables de nos passagers a donc permis la décision d'embauche de nouveaux fonctionnaires. ”

INVESTISSEMENTS

Deutsche Bank permet à Air France-KLM de survoler le marché parisien

les analystes financiers de la Deutsche Bank sont acheteurs de titres des compagnies Majors européennes pour la première fois depuis la crise Covid, projetant un rétablissement durable des capacités avec un maintien de tarifs rentables, avec une préférence pour Lufthansa au ratio bénéfice/dette plus équilibré que pour AFKLM et IAG.

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



L'analyse de l'APNA:

“ La crise Covid a obligé les compagnies aériennes à une gestion plus fine de leurs dépenses pour survivre. Les coûts unitaires, hors carburant, ont amélioré la rentabilité et devraient permettre le remboursement des dettes sans une nouvelle augmentation de capital qui sont à effet dilutif pour les actionnaires. Le coût des contraintes environnementales (prix des SAF 3 à 5 fois celui du kéroène, le remplacement des flottes) est à mettre au regard de la « sobriété » qui pourrait être politiquement imposées sans ces investissements. ”

AVIATION DURABLE

Les compagnies aériennes exhortent l'Europe à ne pas perdre la course mondiale sur les carburants verts

Face au subventionnement de la production de carburants durables par « l'Inflation Reduction Act » américain, les compagnies aériennes européennes constatent le coût des SAF 5 fois supérieur à celui du kéroène. L'initiative européenne sur les carburants d'aviation durables (SAF), baptisée RefuelEU Aviation, est bloquée par l'Allemagne suivie par l'Espagne, la Belgique et le Luxembourg qui s'en servent de bras de levier pour s'opposer au nucléaire comme vecteur de décarbonation tel que proposé par la France.

[LIEN VERS L'ARTICLE → HTTP://BIT.LY/3NISSR6](http://bit.ly/3nissr6)



L'analyse de l'APNA:

“ Dans la même veine de défendre ses propres intérêts, le refus de l'Allemagne de valider le compromis européen d'interdiction de production de véhicule thermiques à l'horizon de 2035 est une très mauvaise nouvelle pour l'aérien. Les carburants de synthèse, alternative aux véhicules électriques, ne seront pas en suffisance pour alimenter les transports terrestres et aériens alors que les SAF seront incontournables pour l'aérien puisque l'hydrogène liquide et l'électrique ne sont pas compatibles avec le long-courrier ”

COMPAGNIES AERIENNES

ITA Airways, cible de Lufthansa, a subi en 2022 une perte nette de 486 millions d'euros

ITA Airways a bien du mal à renaître des cendres d'Alitalia, à laquelle elle a succédé en octobre 2021. En 2022, la jeune compagnie a affiché un chiffre d'affaires de 1,57 milliard d'euros et a transporté 10,1 millions de passagers, pour une perte nette de 486 millions d'euros alors que les aides illégales de 400 millions apportées récemment à l'ex Alitalia n'auront pas à être remboursées par ITA.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTP://BIT.LY/3M3V6UK](http://bit.ly/3m3v6uk)



L'analyse de l'APNA:

“ AF/KLM a abandonné la partie de la privatisation de la nouvelle ITA, laissant le champ libre à Lufthansa pour prendre 40% avec une option sur la majorité des actions avant le 24 avril. Le changement d'alliance de Skyteam vers Star Alliance et une sortie de la JV Atlantique (Delta/AFKLM, Virgin) fera à terme de la compagnie nationale italienne, une simple filiale de Lufthansa après 20 ans de subventionnements illégaux par le gouvernement italien pour garantir inutilement une indépendance aérienne en passe de disparaître. ”

LOW COST

Norse Atlantic Airways remet en selle le low cost long-courrier

Quatre ans après l'échec de Norwegian, une nouvelle compagnie norvégienne, Norse Atlantic Airways avec 15 B787, tente de relever le pari des vols bon marché entre l'Europe et les Etats-Unis avec un tarif aller-retour à moins de 500 euros à l'instar des French Bee avec ses airbus A350, de l'américaine JetBlue et de l'islandaise Play, avec des A321 mono couloirs.

[LIEN VERS L'ARTICLE → HTTP://BIT.LY/3NXEV2G](http://bit.ly/3nxev2g)



L'analyse de l'APNA:

“ La nouveauté de cette concurrence sur l'Atlantique sera l'A321XLR de JetBlue sur l'axe Floride/CDG avec un avion monocouloir permettant un coût au siège proche des A350 et B787. Reste à savoir si ce modèle des vols transatlantiques bon marché est viable après les faillites des acteurs tels que Primera et WOW Air qui ne détenaient pas à l'époque des A321XLR capable de traverser l'Atlantique à partir de toute l'Europe. L'offre Low Cost sur l'Atlantique ne devrait représenter que 4% des capacités offertes à l'été 2023. ”