

FLIGHT NEWS RECORDER #110

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 : retour aux niveaux de 2019 en mai

L'indicateur de redressement du trafic aérien en France en mai 2023 atteint 99,6% des niveaux de mai 2019, avec un bémol pour le trafic intérieur toujours à 90% de 2019 et à 80% pour les seules lignes radiales Paris-Province. L'Afrique explose à 150% et la Chine n'est qu'à 24%. En mai 2023, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle a accueilli 5,920 millions de passagers, soit 91,6% du trafic de 2019. A Paris-Orly, 2,954 millions de passagers ont été accueillis, soit 106,7% des niveaux de 2019.

L'analyse de l'APNA:

“ Pendant la crise sanitaire, les experts prévoient un retour au trafic de 2019 au mieux en 2024. Malgré la guerre en Ukraine et l'arrêt des échanges avec la Russie (qui représentait 3% du trafic) et une reprise poussive des vols entre la France et la Chine encore limitée au quart de 2019, le trafic aérien français a retrouvé son niveau de 2019. La demande de transport aérien semble se maintenir malgré les signes d'une éventuelle récession économique alors que l'histoire montre que le transport aérien multiplie par deux la croissance et la décroissance de l'économie. ”



L'analyse de l'APNA:

“ La croissance prévue de 4% par an du transport aérien mondial dépasse l'économie de 2.5% par an générée par l'évolution technologique. Les émissions de CO2 augmentent donc en valeur absolue. La production de SAF nécessite la mobilisation d'un volume considérable de biomasse et d'électricité bas carbone. Or, compte tenu de la disponibilité limitée de la biomasse, les besoins croissants en SAF seront assurés par la production de kérosène de synthèse dès 2035. La ressource critique deviendra alors l'électricité bas carbone. ”

GREENWASHING

« Greenwashing » : 17 compagnies aériennes européennes visées par une plainte

22 associations environnementales ou de consommateurs ont déposé une plainte collective devant la Cour de Justice européenne contre 17 compagnies aériennes européennes pour « Greenwashing ». Selon ces associations, l'incitation à payer soit « un supplément significatif » pour compenser les émissions de CO2 d'un vol, soit à contribuer au développement des carburants d'aviation durables (SAF), n'est pas suffisamment efficace pour qualifier l'aviation de « durable ». Le consommateur serait donc trompé.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3A7J56D](https://bit.ly/3A7J56D)



L'analyse de l'APNA:

“ Entre deux guerres, les passagers traversaient l'Atlantique soit par navire, soit en dirigeable jusqu'à l'incendie du Hindenburg, le 6 mai 1937. Les dirigeables pourraient de nouveau avoir une carte à jouer dans un monde où il faut décarboner nos mobilités avec notamment le transport de charges très lourdes à récupérer ou à déposer dans des zones difficiles d'accès telles que les pales d'éoliennes, les billes de bois de forêt, les travaux qui nécessitent de rester en stationnaire, mais aussi le tourisme aérien. ”

CONSTRUCTEURS

Airbus caracole toujours en tête au Bourget face à Boeing



- 500 appareils de la famille A320 NEO pour Indigo
- 250 appareils pour Air India (A320 NEO, A321 NEO, A350-900 et A350-1000)
- 30 appareils de la famille A320 NEO pour Flynas
- 9 A350 pour Philippines Airlines
- 9 A220 pour Qantas
- 3 A350 pour Air Mauritius



- 220 appareils pour Air India (737 MAX, 787 et 777X)
- 40 appareils pour le loueur Avolon (B737 Max)
- 4 737 MAX pour Akasa Air
- 2 787 pour Air Lease Corporation

L'analyse de l'APNA:

“ A ce millier d'avions officiellement en commande au Salon, il faut ajouter les 300 commandes passées de Ryanair et les commandes à venir de 600 avions de Turkish et la centaine de Riyadh etc. pour des livraisons étalées sur 10 ans. Les sociétés sous-traitantes souvent communes à Airbus et Boeing considèrent qu'il leur faudra de 5 à 7 ans pour reconstituer leurs capacités de production en raison de la formation des 25000 salariés à recruter dès cette année. Le retard de l'un de ses sous-traitants bloquera la chaîne entière. Ainsi, Boeing sera évidemment la première victime de la grève en cours de Spirit AeroSystems, premier fournisseur de fuselages des 737. ”

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3MHXB68](https://bit.ly/3MHXB68)

Mai 2023/2019

| | |
|------------------------------|--------|
| Trafic intérieur | 91,0% |
| Métropole Intérieur | 86,3% |
| dont radiales | 79,4% |
| dont transversales | 96,8% |
| Métropole - Outre-Mer | 107,3% |
| Outre-Mer Intérieur | 120,7% |
| Trafic international | 101,6% |
| Métropole - International | 101,5% |
| dont Union Européenne (UE27) | 100,1% |
| dont Europe hors UE | 92,0% |
| dont Amérique | 94,3% |
| dont Asie-Pacifique | 80,0% |
| dont Afrique | 150,3% |
| Outre-Mer - International | 106,3% |
| Sous-total trafic Métropole | 99,3% |
| Total trafic France | 99,6% |

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3L53YPI](https://bit.ly/3L53YPI)

AVIATION DURABLE

Peut-on vraiment décarboner l'aviation avec les carburants durables ?

L'Académie des technologies a calculé le besoin en SAF (Sustainable Air Fuel) pour assurer l'objectif de neutralité carbone de l'aviation en 2050. Le besoin sera alors de 400 millions de tonnes de SAF dans le monde (30 millions en Europe, 6 millions en France), soit une multiplication par 1.700 de la production actuelle (235.000 tonnes de SAF produite en 2022). L'énergie électrique nécessaire à la production de kérosène de synthèse absorberait 25 % de l'électricité durable produite en Europe en 2050.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/43COCF0](https://bit.ly/43COCF0)



L'analyse de l'APNA:

“ Le transport aérien est sans aucun doute l'écosystème qui s'est le plus engagé dans l'objectif de décarbonation de son activité. Ainsi, la consommation par passager aérien a déjà été divisée par cinq depuis 1960 et par deux depuis 1990, et va encore baisser de « 20 à 30% » - d'ici le passage à l'avion vert. Le chemin est tracé, l'objectif de neutralité carbone en 2050 nécessitera des investissements estimés à 800 milliards d'euros en Europe d'ici 2050 avec des prix de billets d'avion logiquement multipliés par deux en euros constants. Le consommateur est-il trompé en investissant dans une aviation pas encore durable, mais qui le sera en 2050 ? ”

AERIEN

L'heure de la revanche a-t-elle sonné pour les dirigeables ?

3 constructeurs français se sont lancés dans la production de dirigeables dont Flying Whales : 200 mètres de long pour 50 de large, avec une soute de 100 m de long pour 60 tonnes de charge offerte avec une mise en exploitation en 2027 des premiers 160 dirigeables précommandés. De son côté, Solar Airship One mise sur des moteurs électriques alimentés de jour par les 4.800 m² de films solaires qui recouvriront l'enveloppe du dirigeable. La nuit, l'hydrogène, transformé à bord en électricité par des piles à combustibles, prendra le relais.

[LIEN VERS L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3A7LMYH](https://bit.ly/3A7LMYH)