

FLIGHT NEWS RECORDER #115

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

Le trafic aérien proche de son pic de 2019

En juin 2023, le nombre de vols était supérieur de 4% à celui de 2019 dans le monde, mais le nombre de passagers était encore inférieur de 4%, en raison du trafic chinois qui affiche -57% pour l'international, alors que le trafic intérieur de ce pays est supérieur de 16% à celui de 2019. Le nombre d'avions stockés est passé de 16.000 en 2020 à 4.000 alors que le carnet de commandes est de 7.967 pour Airbus et 5.579 pour Boeing, soit environ 10 ans de production.

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



L'analyse de l'APNA:

“ Airbus table sur un besoin de 40.850 avions passagers et cargo neufs d'ici à 2042, portant la flotte mondiale à 46.560 appareils, contre 22.880 début 2020 alors que notre ministre des Transports prône la sobriété à coup de taxes, fléchées non pas vers la décarbonation de l'aérien, mais vers la seule SNCF. ”



L'analyse de l'APNA:

“ La problématique d'une compagnie aérienne, mais aussi de la SNCF, est de remplir son avion, car c'est un produit non stockable après la date du voyage. Un siège non vendu est perdu. La notion de vente à perte est donc difficile à définir, mais il n'est pas envisageable que le prix soit inférieur aux taxes. L'affichage de tarifs prédateurs conduit les clients à considérer ces derniers comme une référence et par conséquent à dévaloriser le transport aérien et à créer une polémique inutile sur le prix comparé du train et de l'avion. ”

TRAFIC AERIEN

Les grandes lignes domestiques françaises peinent à remonter la pente

Alors que le trafic international a presque retrouvé son niveau d'avant crise, le trafic domestique des aéroports parisiens reste orienté à la baisse, notamment les grandes « radiales » concurrencées par le TGV avec une baisse de 25 % à fin juillet, comparé à 2019. Des trois premières lignes domestiques françaises, seule Paris-Nice semble sur la voie d'un complet rétablissement, avec 90,3 % de son trafic à fin juin. En revanche, la déprime paraît durablement installée sur Paris-Toulouse et Paris-Marseille, avec un trafic encore en dessous des 70 % de 2019.

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



L'analyse de l'APNA:

“ Hormis les marchés de niches tels que les Dom-Tom, les compagnies aériennes se partagent entre 2 modèles : les Majors fournissant un service mondial aux passagers régulier avec un système de fidélisation (Miles), et les Low-Cost pour le « Point à Point », avec le TGV en acteur incontournable jusqu'à 500 à 800 km. Ainsi, sur les radiales au départ de Paris, même Transavia n'est le plus souvent pas rentable face au train ; en revanche, l'avion court courrier trouve son modèle sur les lignes transversales où le TGV est et restera inexistant. ”

JETS PRIVÉS

Comment l'aérien français se défend face à la polémique des jets privés

Selon le cabinet Arthur D Little, l'aviation générale et d'affaires est l'aviation des avions de moins de 19 places, des hélicoptères et des autres aéronefs (planeurs, aérostats, ULM). C'est un écosystème composé de plus de 500 entreprises PME et TPE regroupant près de 36 000 emplois directs avec un chiffre d'affaires de 7,6 milliards d'euros. Plus de 75% des vols de l'aviation de transport à la demande sont effectués entre des villes sans liaison ferroviaire à grande vitesse rapide (inférieure à 3 heures 30) et sans alternative par l'aviation de ligne régulière.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3MHXB6s](https://bit.ly/3MHXB6s)

VOYAGE

Vers un tarif plancher des billets d'avion

Un siège dans un avion pour un vol de l'ordre d'une heure a un coût : en gros, 5 cents d'euros par kilomètre. Avec un trajet de l'ordre de 700 km, il est clair qu'en dessous de 35 euros, cela correspond à de la vente à perte. Les taxes étant de l'ordre de 35 euros dans les aéroports parisiens et 15 € dans les petits aéroports, les billets d'avion ne devraient pas se vendre à moins de 50€.

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



L'analyse de l'APNA:

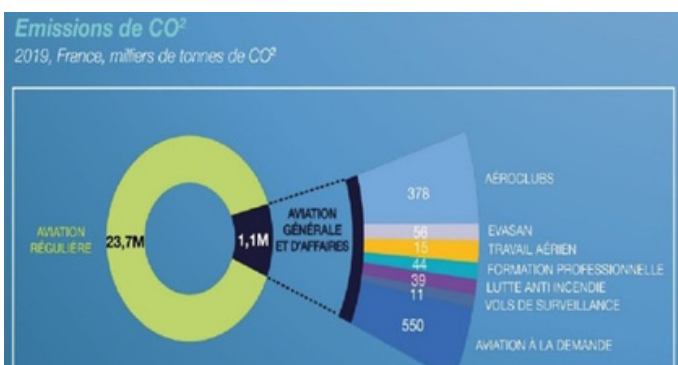
“ Le TGV est très concurrentiel avec l'avion jusqu'à 500 à 800 km. La promotion actuelle de billets SNCF à 39€ sur l'Europe démontre l'inanité d'un avion pas assez cher face à une aviation française pourtant déjà lourdement taxée. Une nouvelle taxe franco-française ne fera que détourner les trafics passagers vers d'autres hubs. Seule une taxe mondiale permettrait une concurrence loyale. ”

LOW COST

L'avènement mondial des low cost ?

Les compagnies low-cost représentent 32 % de tous les sièges d'avion réguliers dans le monde, contre 29 % en 2019 et 25 % en 2015. Dans certains pays, les voyageurs ne connaissent que ce modèle ou presque. En Inde, les Low Cost représentent 74% des vols, en Indonésie (63%), Pologne (58%), Mexique (58%), Italie (53%) ou l'Irlande (52%). Sur long-courrier, la low cost américaine JetBlue a ouvert cet été une ligne transatlantique vers Paris, tandis que Transavia s'essayera cet hiver sur Dubaï au départ de Lyon et Marseille. En France, entre mars 2019 et mars 2023, la part de marché des Low Cost est passée de 27 à 38%.

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



L'analyse de l'APNA:

“ L'aviation générale et d'affaires ne représenterait que 4,6% des émissions de CO2 de l'aviation en France dont la moitié pour l'aviation à la demande. 1h en jet émet en moyenne 1t de Co2, la demande. Un français consomme en moyenne 8 t de CO2 par an. La part de carburant d'aviation durables dans le transport aérien n'est encore que de 1 % en France, elle s'élève déjà à 30 % à l'aéroport du Bourget. ”